



**DELIBERATION N° 22/123 CP DE LA COMMISSION PERMANENTE
APPROUVANT LA CRÉATION D'UNE AIRE D'EXTRÉMITÉ DE PISTE
AU SEUIL 18 À L'AÉROPORT DE CALVI - SANTA CATALINA**

**CHÌ APPROVA A CREAZIONE DI UN' AREA DI FINE DI PISTA
À U SOGLIU 18 À L'AERUPORTU DI CALVI - SANTA CATALINA**

REUNION DU 28 SEPTEMBRE 2022

L'an deux mille vingt deux, le vingt huit septembre, la Commission Permanente, convoquée le 16 septembre 2022, s'est réunie sous la présidence de M. Hyacinthe VANNI, Vice-président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Véronique ARRIGHI, Valérie BOZZI, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Martin MONDOLONI, Nadine NIVAGGIONI, Julia TIBERI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Paul-Joseph CAITUCOLI à Mme Véronique ARRIGHI
M. Xavier LACOMBE à Mme Christelle COMBETTE
M. Jean BIANCUCCI à Mme Nadine NIVAGGIONI
M. Saveriu LUCIANI à Mme Julia TIBERI
Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS à M. Hyacinthe VANNI

ETAIT ABSENT : M.

Paul-Félix BENEDETTI

LA COMMISSION PERMANENTE

- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 4421-1 à L. 4426-1,
- VU** le code de l'aviation civile,
- VU** le code de l'environnement,
- VU** le code de l'urbanisme,
- VU** le code général de la propriété des personnes publiques,

- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- VU** la loi n° 2022-1089 du 30 juillet 2022 mettant fin aux régimes d'exception créés pour lutter contre l'épidémie liée à la Covid-19,
- VU** la délibération n° 21/124 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le renouvellement de la délégation de l'Assemblée de Corse à sa Commission Permanente,
- VU** la délibération n° 21/195 AC de l'Assemblée de Corse du 18 novembre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier de la Collectivité de Corse,
- VU** la délibération n° 22/036 AC de l'Assemblée de Corse du 1^{er} avril 2022 approuvant le budget primitif de la Collectivité de Corse pour l'exercice 2022,
- VU** la délibération n° 22/001 CP de la Commission Permanente du 26 janvier 2022 portant adoption du cadre général d'organisation et de déroulement des réunions de la Commission Permanente,
- VU** le certificat de sécurité aéroportuaire n° CSA F DSAC/SE 005-2017 en date du 27 décembre 2017 délivré à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse,
- VU** les conventions entre l'Etat et la Collectivité territoriale de Corse du 13 février 2004 sur les modalités de mise en œuvre des transferts de compétences et de patrimoine sur le port de commerce de Bastia, et sur les aéroports d'Ajaccio, de Figari, de Bastia et de Calvi,
- VU** le cahier des charges en date du 21 décembre 2005 de la concession de l'aéroport de Calvi à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse, modifié par avenants,
- VU** le relevé de décisions de l'instance de suivi de l'aéroport de Calvi du 16 octobre 2017,
- VU** le tableau d'échéancier des crédits de paiement annexé au rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A l'unanimité,

Ont voté POUR (14) : Mmes et MM.

Véronique ARRIGHI, Jean BIANCUCCI, Valérie BOZZI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Xavier LACOMBE, Saveriu LUCIANI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Nadine NIVAGGIONI, Julia TIBERI, Hyacinthe VANNI

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le principe et les caractéristiques du projet de création d'une aire d'extrémité de piste (RESA) au seuil 18 de l'aéroport de Calvi - Santa Catalina, tel que décrit dans le rapport annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer et conduire les procédures d'instruction administratives et réglementaires concourantes à l'opération, à quelque titre que ce soit, y compris la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à acquérir à l'amiable les emprises relatives à l'aménagement projeté par acte notarié ou passé en la forme administrative et en cas d'impossibilité par voie d'expropriation.

ARTICLE 4 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Ajacciu, le 28 septembre 2022

La Présidente de l'Assemblée de Corse,



Marie-Antoinette MAUPERTUIS

COMMISSION PERMANENTE

REUNION DU 28 SEPTEMBRE 2022

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**CREAZIONE DI UN' AREA DI FINE DI PISTA À U SOGLIU
18 AERUPORTU DI CALVI - SANTA CATALINA**

**CRÉATION D'UNE AIRE D'EXTRÉMITÉ DE PISTE AU
SEUIL 18 À L'AÉROPORT DE CALVI - SANTA CATALINA**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport a pour objet de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le principe et les caractéristiques principales du projet de création d'une aire d'extrémité de piste (RESA) au seuil 18 de l'aéroport de Calvi - Santa Catalina, et d'autoriser le Président du Conseil exécutif à lancer et conduire les procédures d'instructions administratives et réglementaires concourantes à l'opération, ainsi que les procédures nécessaires aux acquisitions foncières.

I - CONTEXTE

Suite à la loi sur la Corse du 22 janvier 2002, l'aéroport de Calvi - Santa Catalina été transféré à l'ex. Collectivité territoriale de Corse, puis au 1^{er} janvier 2018 à la Collectivité de Corse.

L'exploitation de l'aéroport a été concédée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Corse par contrat de concession en 2005, et au 1^{er} janvier 2020 à la Chambre de Commerce et d'industrie de Corse (CCI-C) suite à la fusion des deux CCI départementales.

Les activités aéroportuaires, et les infrastructures dont elles dépendent, sont régies par une réglementation stricte en matière de sécurité aérienne.

Depuis le 29 décembre 2017, la CCI-C est ainsi autorisée à exploiter l'aéroport de Calvi - Santa Catalina dans le respect des dispositions d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen.

A ce titre, et afin que la certification de sécurité aéroportuaire soit conservée, il appartient à l'exploitant de satisfaire aux exigences du règlement n° 216/2008 ainsi qu'aux spécifications de certification de la décision européenne 2015/001/R et de réaliser tous les travaux de mise en conformité requis par la réglementation européenne.

Le présent projet de création d'une aire d'extrémité de piste (RESA) au seuil 18 de l'aéroport de Calvi - Santa Catalina relève ainsi d'une obligation de mise en conformité au regard des spécifications de certification (manuel CS-ADR-DSN ISSUE 4 de l'EASA et aux dispositions du CHAPTER C - RUNWAY END SAFETY AREA (RESA)).

L'objectif d'une RESA est d'offrir une aire libre de tout objet (autre que les aides visuelles à la navigation frangibles, dont la présence à cet endroit est nécessaire de par leur fonction), le but étant de réduire la gravité des dommages subis par un

aéronef faisant une sortie en bout de piste ou un atterrissage trop court, de minimiser les risques de blessures pour les occupants, et de faciliter les déplacements des véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies. La force portante de la RESA doit aussi permettre de réduire la gravité des dommages à l'aéronef.

II - DESCRIPTION DE L'OPERATION

Le projet consiste à aménager l'extrémité Nord de la piste de l'aéroport pour assurer sa mise en conformité au regard des normes de sécurité européennes.

Pour ce faire, il est nécessaire de créer :

- **la bande aménagée** : les travaux consistent en des terrassements en limite Nord de la piste existante et la mise en place d'enrochements côtés Est et Ouest. Les dimensions réglementaires de base sont de 60 m de long et 150 m de large, soit une superficie de 9 000 m²,

- **la RESA à l'extrémité de la piste au seuil 18** : la RESA consiste en l'extension de la plateforme actuelle ainsi qu'en un nivellement des surfaces en prolongement de la piste. Il s'agit d'une aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'extrémité de la bande. La superficie de la RESA s'étend à partir de l'extrémité de la bande de piste. La longueur et la largeur de l'aire sont de 90 mètres chacune, soit une surface de 8 100 m² (hors enrochements) ;

- **des fossés de compensation hydraulique** (au titre des mesures compensatoires environnementales).

Figures graphiques du projet ci-après :

Figure 1

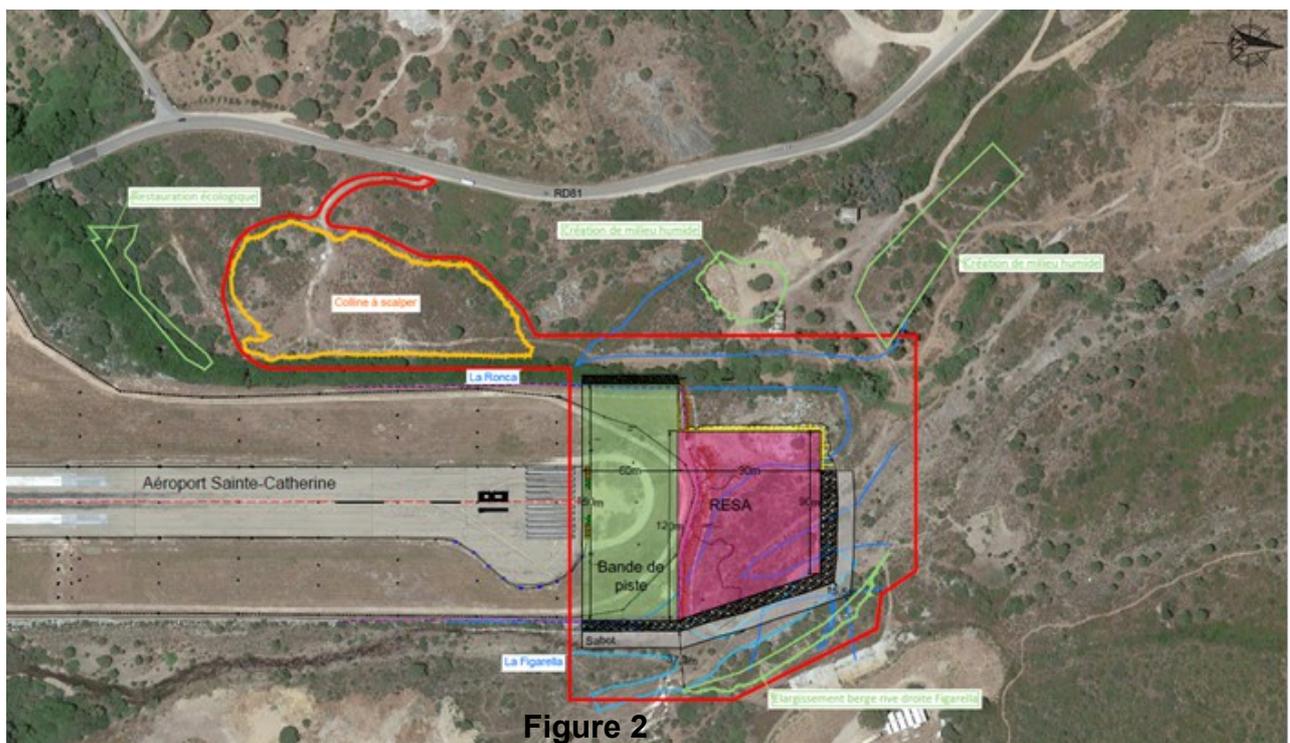


Figure 2

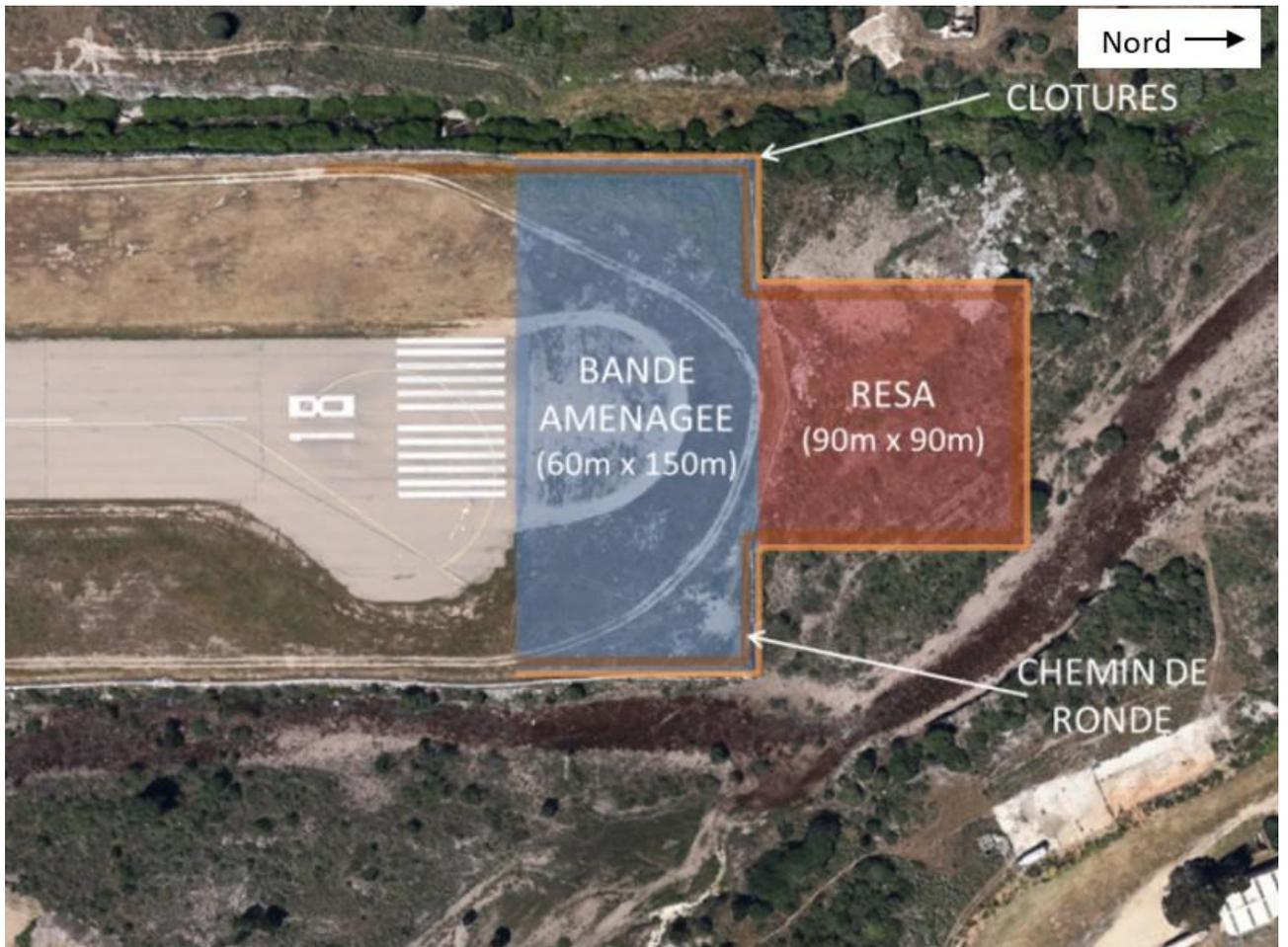
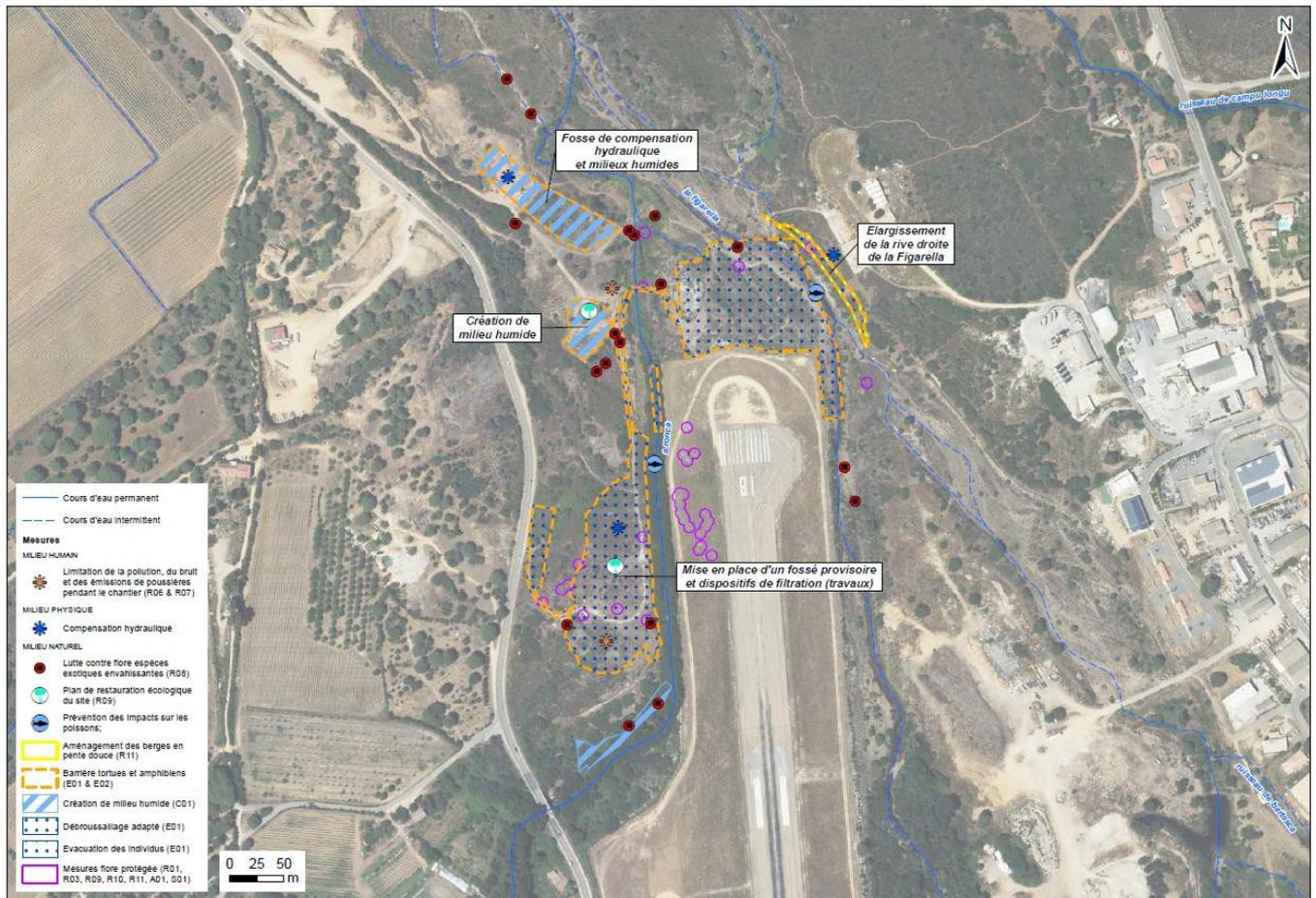


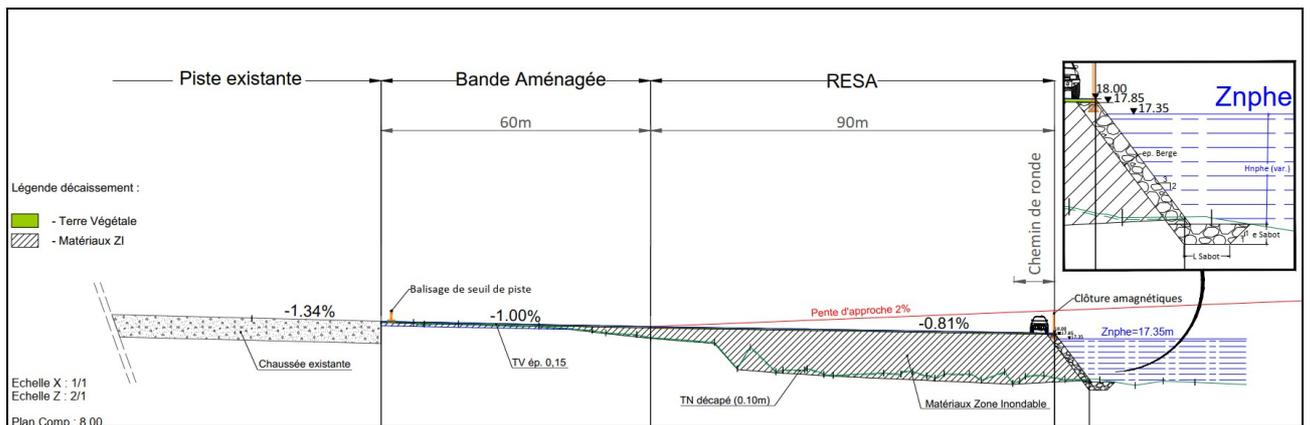
Figure 3



Figure 4



Coupe de principe :



Le programme des travaux est le suivant :

- mise en place d'un seuil de piste 18 provisoire,
- mise en œuvre d'une raquette provisoire,
- mise en œuvre d'une clôture provisoire visant à sécuriser le chantier,
- aménagement des installations de chantier (base vie), des pistes de chantier (via des chemins existants) et du franchissement provisoire de la Ronca,
- arasement du merlon situé à l'ouest du seuil 18,
- terrassements de la bande aménagée ainsi que de l'aire de sécurité d'extrémité de piste au seuil 18 (RESA),

- dépose de la clôture existante dans le périmètre d'étude,
- création du génie civil de la nouvelle clôture : scellement, ancrage,
- pose des poteaux, accessoires et grillage,
- élargissement de la berge rive droite de la Figarella (accès via le chemin existant),
- création d'une fosse de compensation hydraulique au nord-ouest de la piste 18,
- création d'une fosse de compensation de milieux humides,
- mise en place d'enrochements côtés Ouest et Est de la bande aménagée et côté Est de la RESA,

Outre la réalisation de la RESA, le projet comprend l'arasement d'un merlon (rocheux naturel) localisé à l'Ouest de la piste, et dans le périmètre de la concession aéroportuaire (cf. figure 1 : « colline à scalper »). Cet aménagement est justifié par des raisons sécuritaires et réglementaires, car il permettra de minimiser les effets des vents et diminuer notablement les turbulences en approche finale. Les approches non stabilisées seront ainsi sensiblement diminuées et les phases de décollages et d'atterrissages seront donc davantage sécurisées.

Cet aménagement permettra aussi un apport direct des matériaux nécessaires à la création de la RESA. La logistique liée au transport sera donc optimisée.

Il est aussi précisé que la RESA au seuil 36 a déjà été créée, sous maîtrise d'ouvrage de la CCI-C en 2020. Cette opération ne présentait aucune problématique particulière que ce soit au niveau environnemental, domanial ou urbanistique.

III - PROCEDURES ADMINISTRATIVES ET REGLEMENTAIRES

L'opération de par sa nature, son importance et sa localisation, est soumise à des enjeux et problématiques liés à l'urbanisme, l'environnement et la domanialité.

Ainsi l'opération est soumise à enquête publique conjointe avec réalisation d'une étude d'impact environnementale afin :

- qu'elle soit déclarée d'utilité publique,
- d'obtenir l'autorisation environnementale de réaliser les travaux au titre du code de l'environnement (loi sur l'eau, dérogation d'atteinte aux espèces protégées, autorisation de défrichement,...),
- de mettre en compatibilité le projet avec le PADDUC et le PLU de Calvi,
- que soient déclarées cessibles les parcelles privées aux fins d'acquisition par voie amiable ou à défaut par voie d'expropriation.

L'ensemble de ces procédures sera piloté conjointement par la Direction Adjointe des Ports et Aéroports et la Direction de la Gestion Foncière.

IV - COÛT ET FINANCEMENT DES TRAVAUX

Au stade des études d'Avant-Projet (AVP), le coût de l'opération est estimé à un montant de 4,35 M€ HT.

Les principales dépenses se répartissent ainsi qu'il suit :

- Travaux : 3 600 000 € HT
- Mesures compensatoires et environnementales (dont fouilles archéologiques) : 550 000 € HT
- Etudes diverses, procédures réglementaires et maîtrise d'œuvre : 200 000 € HT
- Acquisitions foncières : 1 500 € HT

Conformément aux décisions de l'instance de suivi de l'aéroport du 16 octobre 2017, il est prévu pour la présente opération de déléguer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux à la CCI-C. Il est précisé que la phase de démarrage des travaux ne débutera pas avant l'échéance, en 2024, de l'actuel contrat de concession conclu avec la CCI-C pour l'exploitation de l'aéroport. Les modalités de la délégation ainsi que la clé de financement resteront en conséquence à déterminer à l'issue de la phase d'enquête publique.

En conclusion, il est proposé à l'Assemblée de Corse :

- **D'APPROUVER** le projet de création de l'aire d'extrémité de piste (RESA) au seuil 18 de l'aéroport de Calvi - Santa Catalina, tel que décrit dans le présent rapport.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer et conduire les procédures réglementaires concourantes à l'opération, y compris la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à acquérir à l'amiable les emprises relatives à l'aménagement projeté par acte notarié ou passé en la forme administrative et en cas d'impossibilité par voie d'expropriation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Direzzione Generale di i Servizi
Direction Générale des Services



Direzzione Generale Aghjunta in carica di
l'Infrastrutture è di i Servizi Tecnichi
Direction Générale Adjointe en charge des
Infrastructures et des Services Techniques

Direzzione di i Trasporti
Direction des Transports

Serviziu di i porti è di l'aeruporti
Service des Ports et Aéroports

Ajacciu, le 07 décembre 2017

PORT DE COMMERCE DE BASTIA
PORT DE COMMERCE DE L'ISULA
AEROPORT DE BASTIA-PORETTA
AEROPORT DE CALVI-SAINTE CATHERINE

**REUNION DE L'INSTANCE DE SUIVI
DU VENDREDI 16 OCTOBRE 2017**

RELEVÉ DE DECISIONS

PARTICIPANTS

Collectivité Territoriale de Corse, Autorité Concédante :

- M. Gilles SIMEONI, Président du Conseil exécutif,
- Mme Vanina BORROMEI, Conseillère exécutive, Présidente de l'OTC
- M. Jean-François SANTONI, Directeur de l'OTC
- M. Daniel LABORDE, Directeur Général Adjoint en charge des Infrastructures et des Services Techniques
- M. Benoît MONTINI, Directeur des Transports
- M. Bernard PLATZER, Chef du Service des Ports et Aéroports
- M. Thierry MAZEL, Service des Ports et Aéroports
- M. Serge RODIER, Service des Ports et Aéroports
- M. Denis TOMA, Service des Ports et Aéroports
- M. Xavier BENETTI, Service des Ports et Aéroports

Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de la Haute-Corse, Concessionnaire :

- M. Jean DOMINICI Président de la CCIT
- M. Auguste GIOVANNI, membre élu de la CCIT
- M. Stefanu VENTURINI, membre élu de la CCIT
- M. Alexandre RUTILY, membre élu de la CCIT
- M. Philippe ALBERTINI, Directeur Général des Services
- M. Christophe PERFETTINI, Directeur des Concessions Portuaires
- M. Pierre TORRE, Chef du pôle technique (portuaire)
- Mme Marie-Madeleine GUIDICELLI, Chef du pôle administratif (portuaire)
- M. Jean Marc PAOLI, chef du service travaux
- M. Jean-Stéphane ALLEGRINI- SIMMONETTI chef du service Exploitation
- M. Pierre VINCENTELLI, Directeur des Concessions Aéroportuaires
- M. Claude CASAVECCHIA, Directeur Adjoint des Concessions Aéroportuaires
- M. Pierre-François NOVELLA, Chef du Service Ingénierie (aéroportuaire)
- Mme. Anne-Sophie AGOSTINI, Responsable Administratif et Financier (aéroportuaire)

I Concession du port de commerce de Bastia

La CCIT fait une présentation synthétique de la composition du plan de développement, ainsi qu'un bilan statistique de l'année 2016 et des prévisions de trafic à l'horizon 2020, du compte de résultat prévisionnel de la concession, du plan quinquennal d'investissement actualisé

La composition du plan de développement est la suivante :

	Désignation	Coût Objectif	Part C.T.C	Part C.C.I.T.2B	Part Etat "P.E.I"
		100%	20%	30%	50%
Maitrise Ouvrage C.T.C	Etudes Site Actuel	2 000 000 €	400 000 €	600 000 €	1 000 000 €
	Etudes PGPC	2 760 000 €	552 000 €	828 000 €	1 380 000 €
	Terre-Plein Intérieur Nord-Est	6 600 000 €	1 320 000 €	1 980 000 €	3 300 000 €
	Sous-Total 1	11 360 000 €	2 272 000 €	3 408 000 €	5 680 000 €
	Désignation	Coût Objectif	Part C.T.C	Part C.C.I.T.2B	Part Etat "P.E.I"
		100%		50%	50%
Maitrise Ouvrage C.C.I.T.2B	Etudes Service Assistance en Escales	75 000 €	-----	37 500 €	37 500 €
	Etudes Reconfiguration Poste 8	100 000 €	-----	50 000 €	50 000 €
	Etudes Reconfiguration Espaces Portuaires	50 000 €	-----	25 000 €	25 000 €
	Acquisition Remorqueur	6 000 000 €	-----	3 000 000 €	3 000 000 €
	Reconfiguration Poste 8	3 000 000 €	-----	1 500 000 €	1 500 000 €
	Dragage - Reprofilage Bassin Saint Nicolas	1 200 000 €	-----	600 000 €	600 000 €
	Reconfiguration Espace "STEP"	300 000 €	-----	150 000 €	150 000 €
	Reconfiguration "Cimenterie"	0 €	-----	0 €	0 €
	Sous-Total 2	10 725 000 €		5 362 500 €	5 362 500 €
Total (St1+St2)		22 085 000 €	2 272 000 €	8 770 500 €	11 042 500 €

Pour les opérations sous maîtrise d'ouvrage de la CCIT, il n'est pas sollicité de financement CTC.

Les opérations définies ci-après appellent les remarques suivantes :

- Mise en place d'un service d'assistance en escale (remorqueur):

La CCIT a lancé une étude de faisabilité relative à la mise en place dans le port actuel d'un service d'assistance en escale, pour sécuriser les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le bassin Saint Nicolas (simultanéité d'escales, conditions météorologiques ...). Au-delà de la dimension liée à la sécurité nautique l'assistance en escale garantirait le respect des horaires des navires et limiterait les difficultés d'exploitation liés aux retards pour la gestion des flux sur les terre-pleins portuaires. Par ailleurs, le remorqueur adapté et équipé pourrait servir de moyen de lutte antipollution et de manière générale permettrait d'intervenir en cas de survenance d'un sinistre.

L'exploitation du remorqueur se ferait sous la forme d'une DSP.

Afin de pouvoir se prononcer sur ce sujet, la CTC demande à ce que les études en cours soient approfondies tant au niveau économique que juridique.

- Reconfiguration de l'espace de la cimenterie :

La CCIT discute depuis l'origine avec les cimentiers pour envisager une délocalisation de tout ou partie des activités. Un regain récent de livraison de vrac sur la Corse fait qu'actuellement l'installation est très sollicitée. Il n'existe pas de réelle opportunité de délocalisation à court terme.

- Reconfiguration de l'espace de la station épuration :

La STEP aujourd'hui désaffectée était gérée par la Communauté d'agglomération de Bastia. Elle relevait des installations ICPE mais elle n'a pas fait l'objet d'inertage.

Après analyse des dispositions de l'arrêté préfectoral d'exploitation au sein duquel doivent être prescrites les conditions de remise en état du site, la CTC définira en lien avec la CCIT, les actions à mettre en œuvre afin de mettre fin, et au plus vite, à la situation actuelle.

Le bilan statistique pour 2016 et les hypothèses de trafic jusqu'en 2020 pour le port de commerce de Bastia sont les suivantes :

Années	Trafic Passager	Trafic Véhicules	Trafic Marchandises (ml)
2016	2 183 243	771 243	846 657
2017	2 190 350	785 614	848 421
2018	2 212 254	793 470	852 663
2019	2 234 376	801 405	856.926
2020	2 256 720	809 419	861 211

Le compte de résultat prévisionnel de la concession est le suivant :

	2016	2017	2018	2019	2020
CHIFFRE D'AFFAIRES	7 810 350 €	7 884 205 €	8 065 153 €	8 117 834 €	8 170 944 €
RAP					
Transferts de charges	30 794 €	20 000 €			
Ressources publiques					
Autres Produits dont contributions reçues	190 850 €	189 650 €			
TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION	8 031 994 €	8 093 855 €	8 065 153 €	8 117 834 €	8 170 944 €
Achats et charges externes	1 266 409 €	1 213 080 €	1 240 921 €	1 249 027 €	1 257 199 €
Impôts taxes et assimilés	22 496 €	57 817 €	59 144 €	59 531 €	59 920 €
Charges de personnels	3 598 306 €	3 627 092 €	3 656 109 €	3 685 358 €	3 714 841 €
Autres charges de gestion courante					
Contributions versées aux services	1 032 096 €	958 797 €	980 802 €	987 208 €	993 667 €
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 650 396 €	1 363 794 €	1 350 770 €	1 277 757 €	1 277 757 €
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	7 569 703 €	7 220 581 €	7 287 747 €	7 258 882 €	7 303 384 €
RESULTAT D'EXPLOITATION	462 291 €	873 274 €	777 406 €	858 953 €	867 560 €
Produits financiers	344 090 €	453 000 €	453 000 €	453 000 €	453 000 €
Charges financières	9 190 €	7 043 €	4 786 €	2 439 €	0 €
Amortissement de caducité et provisions	1 229 245 €	1 600 000 €	1 945 833 €	3 483 333 €	5 733 333 €
RESULTAT FINANCIER	-894 345 €	-1 154 043 €	-1 497 619 €	-3 032 772 €	-5 280 333 €
Produits exceptionnels	64 045 €				
Quote part subvention d'équipement	94 394 €	171 244 €	350 411 €	1 637 911 €	3 887 911 €
RAP					
Charges exceptionnelles	54 118 €				
RESULTAT EXCEPTIONNEL	104 321 €	171 244 €	350 411 €	1 637 911 €	3 887 911 €
RESULTAT NET COMPTABLE	-327 733 €	-109 525 €	-369 803 €	-535 909 €	-524 863 €
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	2 469 739 €	2 683 025 €	2 576 390 €	2 587 271 €	2 598 317 €

Le plan quinquennal d'investissement 2017-2020 pour la part CCIT est le suivant :

Désignation Fonds de concours	Coût Objectif	Part C.C.I.T.Z.B	Soldé Ante 2016	Reste à Mobiliser	Prévisionnel				
					Exécuté 2016	2017	2018	2019	2020
Etude Site Actual	2 000 000 €	600 000 €	360 199 €	239 801 €	12 854 €		226 947 €		
Etude PGFC	2 760 000 €	828 000 €	413 901 €	414 099 €	42 041 €	200 000 €	172 058 €		
Terre-Plain Intérieur Nord Est	6 600 000 €	1 980 000 €	297 000 €	1 683 000 €	693 000 €	990 000 €			
Sous-Total 1	11 360 000 €	3 408 000 €	1 071 100 €	2 336 900 €	747 895 €	1 190 000 €	399 005 €	0 €	0 €
Désignation Mise en concession "Phase 0"	Coût Objectif	Subvention à Recevoir	Soldé Ante 2017	Reste à Mobiliser	Prévisionnel				
					Exécuté 2016	2017	2018	2019	2020
Etude opérationnelle Service Assistance en Ecoles	75 000 €	37 500 €	0 €	75 000 €			75 000 €		
Etude opérationnelle Reconfiguration Poste 8	100 000 €	50 000 €	0 €	100 000 €			50 000 €	50 000 €	
Etude Reconfiguration Espaces Portuaires	50 000 €	25 000 €	0 €	50 000 €			50 000 €		
Acquisition Remorqueur (Service assistance écoles)	6 000 000 €	3 000 000 €	0 €	6 000 000 €				3 000 000 €	3 000 000 €
Travaux de reconfiguration Poste 8	3 000 000 €	1 500 000 €	0 €	3 000 000 €				1 500 000 €	1 500 000 €
Dragage - Reprofilage Bassin Saint Nicolas	1 200 000 €	600 000 €	0 €	1 200 000 €			600 000 €	600 000 €	0 €
Reconfiguration Espace "STEP"	300 000 €	150 000 €	0 €	300 000 €			300 000 €		
Reconfiguration "Casemate"	0 €	0 €	0 €	0 €					
Sous-Total 2	10 725 000 €	5 362 500 €	0 €	10 725 000 €	0 €	0 €	1 075 000 €	5 150 000 €	4 500 000 €
Désignation Mise en concession "Potential productif"	Coût Objectif	Part C.C.I.T.Z.B	Soldé Ante 2014	Reste à Mobiliser					
					2016	2017	2018	2019	2020
Maintenance du potentiel productif					705 445 €	2 050 000 €	500 000 €	500 000 €	0 €
Désignation Synthèse	Coût Objectif	Part C.C.I.T.Z.B	Soldé Ante 2014	Reste à Mobiliser					
					2016	2017	2018	2019	2020
Sous-total 1 (Fonds de concours)	11 360 000 €	3 408 000 €	1 071 100 €	2 336 900 €	747 895 €	1 190 000 €	399 005 €	0 €	0 €
Sous-Total 2 (Immobilisation mise en concession "Phase 0")	10 725 000 €	5 362 500 €	0 €	10 725 000 €	0 €	0 €	1 075 000 €	5 150 000 €	4 500 000 €
TOTAL	22 085 000 €	8 770 500 €	1 071 100 €	13 061 900 €	747 895 €	1 190 000 €	1 474 005 €	5 150 000 €	4 500 000 €

Le plan de financement 2017-2020 est le suivant :

		2016	2017	2018	2019	2020
Emplois	Fonds de concours	747 895 €	1 190 000 €	399 005 €	0 €	0 €
	Immobilisation mise en concession "Phase 0"	0 €	0 €	1 075 000 €	5 150 000 €	4 500 000 €
	Immobilisation mise en concession "Potential productif"	705 445 €	2 050 000 €	500 000 €	500 000 €	0 €
	Sous-total Investissements	1 453 340 €	3 240 000 €	1 974 005 €	5 650 000 €	4 500 000 €
	Remboursement d'emprunts	54 848 €	57 100 €	59 253 €	61 599 €	0 €
	TOTAL	1 508 188 €	3 297 100 €	2 033 258 €	5 711 599 €	4 500 000 €
Ressources	Capacité Autofinancement	2 469 739 €	2 683 025 €	2 576 390 €	2 587 271 €	2 598 317 €
	Subvention C.T.C					
	Subvention Etat "P.E.I."	0 €	0 €	537 500 €	2 575 000 €	2 250 000 €
	Subvention FEDER					
	Emprunts					
	Opérations Capital Inter-Service	119 811 €	71 350 €	15 250 €	15 250 €	15 250 €
	TOTAL	2 589 550 €	2 754 375 €	3 129 140 €	5 177 521 €	4 863 567 €
Résultat Budgétaire	1 081 362 €	-542 725 €	1 095 882 €	-534 078 €	363 567 €	
Variation du Fonds de Roulement	22 836 750 €	22 294 025 €	23 389 907 €	22 855 829 €	23 219 396 €	

Le président du Conseil Exécutif de Corse précise que la mission d'assistance financière en cours a pour objectif de faire un point sur la concession quelques années avant l'arrivée à son terme, afin de permettre au nouvel exécutif de la Collectivité de Corse en place au 1^{er} janvier 2018, d'avoir une connaissance plus précise de la situation et de préparer la poursuite de la gestion des ports et aéroports.

Il est acté le principe de mettre en place des réunions de travail entre le concédant et le concessionnaire pour préparer la fin de la concession et la prise en comptes des différentes contraintes pour permettre la continuation de l'activité portuaire dans de bonnes conditions.

➤ **En conclusion, l'instance de suivi retient les principes suivants:**

- **Le plan de développement 2017-2020, le plan quinquennal d'investissement ainsi que son mode de financement reçoivent un avis favorable de l'instance de suivi, y compris pour les répartitions de la maîtrise d'ouvrage ;**
- **Pour le projet de mise en place d'un service d'assistance en escale (remorqueur), la CTC demande que les études en cours soient approfondies tant au niveau économique que juridique, avant de se prononcer;**
- **Pour la reconfiguration de l'espace de la station épuration, les actions à mettre en œuvre seront définies conjointement, après analyse des dispositions de l'arrêté préfectoral ICPE.**

Après différents échanges entre les différents intervenants, dans l'attente des résultats d'études sur les possibilités de réalisation du projet grand port de Bastia et sur la requalification du port actuel, il est convenu les dispositions suivantes :

Pour la Collectivité Territoriale de Corse :

- **mise en place un guichet unique pour porter le projet grand port** avec la nomination d'une personne ressource ;
- **poursuite des études du projet grand port** en intégrant les paramètres nouveaux prenant en compte le paysage maritime et les besoins actualisés, les techniques de construction atténuant l'impact écologique, l'actualisation des multi-modalités à l'échelle de l'intercommunalité, la mise en valeur du secteur de l'Arinella en complétant l'attractivité du territoire du grand Bastia ;
- **préparation d'un nouveau débat public** ; Le débat public initial est arrivé au terme de sa validité (délai de 5 ans après la publication du bilan du débat intervenue en juillet 2007, porté à 8 ans par l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016). En application du code de l'environnement, un nouveau débat public permettra à chacun d'exprimer son avis sur le projet actualisé ;
- **poursuite de la réflexion à l'échelle territoriale sur la vocation des différents ports de l'île, leurs dessertes et leur tarification**, afin de pouvoir affiner les perspectives de trafics sans être pollué par un détournement de trafics du fait de la modification des montants des redevances ;

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse :

- **préparation d'une rencontre avec les personnes ressources du port de Calais comprenant une visite des installations.** Cette visite comprendrait les représentants de la CTC de la CCIT BHC et de la Caisse des Dépôts et Consignations qui a porté le projet d'extension du port de Calais et qui a été consultée pour être associée au portage du projet

grand port de Bastia. Cette rencontre avec l'ensemble des porteurs du projet permettrait de bénéficier de leur expérience dans la portance de ce type de projet;

- **préparation de fiches pour la réalisation des différentes études suivantes :**
 - recensement des co-activités et définition des enjeux des usages du littoral sur le linéaire côtier de l'agglomération de Bastia de Toga à l'embouchure : **étude « WATERFRONT »** prenant en compte la baignade, la plaisance, la grande plaisance, la pêche et le commerce ;
 - **requalification du site actuel sur les modes physiques et budgétaires**, prenant en compte les investissements à mener, les gains espérés et les possibilités d'affectation des excédents du port actuel reconverti, dans le financement du projet grand port ;
 - **recensement, évaluation des retombées économiques et des contraintes techniques engendrées des différentes niches potentielles de la croisière;**
- **organisation de rencontres avec les différents armements de Méditerranée occidentale.**

L'établissement de ces fiches permettra à la fois à la CTC et à la CCIT de définir ensemble la maîtrise d'ouvrage de ces études afin d'avancer au plus vite.

II Concession du port de commerce de l'Isula

La CCIT fait une présentation synthétique de la composition du plan de développement, ainsi qu'un bilan statistique de l'année 2016 et des prévisions de trafic à l'horizon 2021, du compte de résultat prévisionnel de la concession, du plan quinquennal d'investissement actualisé

La composition du plan de développement est la suivante :

	Désignation	Coût Objectif	Part C.T.C	Part C.C.I.T.2B	Part Etat "P.E.I"
		100%	50%	50%	-
Travaux Terrestres	Etudes (Maîtrise d'œuvre, assistance ...)	145 387 €	72 693 €	72 693 €	
	Reprise caniveaux et réseaux	83 459 €	41 730 €	41 730 €	
	Réfection enrobée et signalisation	232 191 €	116 096 €	116 096 €	
	Réhabilitation bâtiments et paysager	428 506 €	214 253 €	214 253 €	
	Réfection et mise en sécurité chemin Pietra	105 000 €	52 500 €	52 500 €	
	Sous-Total 1	994 543 €	497 272 €	497 272 €	
	Désignation	Coût Objectif	Part C.T.C	Part C.C.I.T.2B	Part Etat "P.E.I"
		100%	20%	15%	65%
Travaux Maritimes	Extension Terre-plein Nord-Est	2 325 517 €	465 103 €	348 828 €	1 511 586 €
	Prolongement quai de la gare maritime	1 100 000 €	220 000 €	165 000 €	715 000 €
	Renforcement digue et musoir jetée	2 835 180 €	567 036 €	425 277 €	1 842 867 €
	Renforcement extension du tenon	635 300 €	127 060 €	95 295 €	412 945 €
	Déroctage	563 260 €	112 652 €	84 489 €	366 119 €
	Maîtrise d'œuvre	447 555 €	89 511 €	67 133 €	290 911 €
	Coordination	298 370 €	59 674 €	44 756 €	193 941 €
	Bureau de Contrôle	111 889 €	22 378 €	16 783 €	72 728 €
	Assistance Maîtrise d'ouvrage	186 481 €	37 296 €	27 972 €	121 213 €
	Sous-Total 2	8 503 553 €	1 700 711 €	1 275 533 €	5 527 309 €
Total (St1+St2)		9 498 096 €	2 197 982 €	1 772 804 €	5 527 309 €

L'ensemble des opérations, qui sont sous maîtrise d'ouvrage de la CCIT BHC, n'appelle pas de remarque particulière de la part des participants.

Les travaux terrestres sont financés pour moitié par la CTC autorité concédante et l'autre moitié par la CCIT BHC concessionnaire.

Les travaux maritimes sont financés à hauteur de 20% par la CTC autorité concédante, de 15% par la CCIT BHC concessionnaire et de 65% par l'Etat au titre du PEI.

Le bilan statistique pour 2016 et les hypothèses de trafic jusqu'en 2021 pour le port de commerce de L'Isula sont les suivantes :

Années	Trafic Passager	Trafic Véhicules	Trafic Marchandises (T)
2016	381 675	131 606	76 488
2017	388 653	134 012	76 870
2018	392.539	135 352	77 255
2019	396.464	136 706	77 641
2020	400 429	138 073	78 029
2021	404 433	139 453	78 419

Le compte de résultat prévisionnel de la concession est le suivant :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 025 323 €	1 024 992 €	1 032 981 €	1 041 042 €	1 050 240 €	1 054 096 €
RAP						
Transferts de charges						
Ressources publiques						
Autres Produits dont contributions reçues	28 681 €	23 000 €	23 000 €	23 000 €	23 000 €	23 000 €
TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION	1 054 004 €	1 047 992 €	1 055 981 €	1 064 042 €	1 073 240 €	1 077 096 €
Achats et charges externes	183 294 €	183 235 €	184 663 €	186 104 €	187 748 €	188 438 €
Impôts taxes et assimilés	4 473 €	4 472 €	4 506 €	4 542 €	4 582 €	4 599 €
Charges de personnels	317 224 €	319 762 €	322 320 €	324 898 €	327 498 €	330 118 €
Autres charges de gestion courante	8 571 €	12 700 €	12 700 €	12 700 €	12 700 €	12 700 €
Contributions versées aux services	202 091 €	202 026 €	203 600 €	205 189 €	207 002 €	207 762 €
Dotations aux amortissements et aux provisions	311 699 €	195 094 €	178 657 €	168 663 €	158 651 €	158 470 €
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	1 027 352 €	917 288 €	906 447 €	902 096 €	898 181 €	902 086 €
RESULTAT D'EXPLOITATION	26 652 €	130 704 €	149 534 €	161 945 €	175 059 €	175 010 €
Produits financiers	27 150 €	32 000 €	27 353 €	27 566 €	27 810 €	27 912 €
Charges financières	6 237 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Amortissement de caducité et provisions	162 772 €	165 998 €	191 181 €	232 566 €	271 348 €	330 059 €
RESULTAT FINANCIER	-141 859 €	-138 998 €	-168 829 €	-210 000 €	-248 538 €	-307 147 €
Produits exceptionnels	18 217 €					
Quote part subvention d'équipement	82 378 €	85 050 €	200 884 €	422 377 €	627 973 €	944 481 €
RAP						
Charges exceptionnelles	5 980 €					
RESULTAT EXCEPTIONNEL	94 615 €	85 050 €	200 884 €	422 377 €	627 973 €	944 481 €
RESULTAT NET COMPTABLE	-20 592 €	76 756 €	181 590 €	374 322 €	554 494 €	812 343 €
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	371 501 €	352 798 €	350 544 €	353 175 €	356 520 €	356 392 €

Le plan quinquennal d'investissement 2017-2021 est le suivant :

Désignation Travaux Terrestres	Coût Objectif	Ante 2017	Ventilation annuelle					
			2017	2018	2019	2020	2021	
Etudes (Maîtrise d'oeuvre, assistance ...)	145 387 €	12 396 €	20 000 €					
Reprise caniveaux et réseaux	83 459 €	83 459 €						
Réfection enrobée et signalisation	232 191 €	7 927 €						
Réhabilitation bâtiments et paysager	428 506 €	419 425 €						
Réfection et mise en sécurité chemin Pietra	105 000 €	2 150 €						
Sous-Total 1	994 543 €	525 357 €	20 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Désignation Travaux Maritimes	Coût Objectif	Ante 2017	Ventilation annuelle					
			2017	2018	2019	2020	2021	
Extension Terre-plein Nord-Est	2 651 089 €			1 162 759 €	1 288 330 €	200 000 €		
Prolongement quai de la gare maritime	1 254 000 €					154 000 €	1 100 000 €	
Renforcement digue et musoir jetée	3 232 105 €				668 795 €	1 145 720 €	1 417 590 €	
Renforcement extension du tenon	724 242 €				200 000 €	435 300 €	88 942 €	
Déroctage	642 116 €			449 481 €	192 635 €			
Sous-Total 2	8 503 553 €			1 612 240 €	2 349 760 €	1 935 020 €	2 606 532 €	
Désignation Synthèse	Coût Objectif	Ante 2017	2017	2018	2019	2020	2021	
Travaux terrestres (Sous-total 1)	994 543 €	525 357 €	20 000 €	0 €	0 €	0 €		
Travaux maritimes (Sous-total 2)	8 503 553 €			1 612 240 €	2 349 760 €	1 935 020 €	2 606 532 €	
Sous-Total 3 (Immobilisation mise en co	680 000 €		610 000 €	10 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	
TOTAL	10 178 096 €	525 357 €	630 000 €	1 622 240 €	2 369 760 €	1 955 020 €	2 626 532 €	

Le plan de financement 2017-2021 est le suivant :

		Ante 2017	Ventilation annuelle				
			2017	2018	2019	2020	2021
Emplois	Immobilisation mise en concession	525 357 €	175 000 €	1 622 240 €	2 369 760 €	1 955 020 €	2 626 532 €
	Remboursement capital emprunt		15 250 €	15 250 €	15 250 €	15 250 €	15 250 €
	Immobilisation mise en concession "Potentiel productif"						
	TOTAL	525 357 €	190 250 €	1 637 490 €	2 385 010 €	1 970 270 €	2 641 782 €
Ressources	Capacité Autofinancement		352 798 €	350 544 €	353 175 €	356 520 €	356 392 €
	Subvention C.T.C			322 448 €	469 952 €	387 004 €	521 306 €
	Subvention Etat "P.E.I"	0 €	34 750 €	1 047 956 €	1 527 344 €	1 257 763 €	1 694 246 €
	Subvention CG2B	0 €					
	Emprunts						
	Opérations Capital Inter-Service	15 200 €	15 200 €	15 200 €	15 200 €	15 200 €	15 200 €
	TOTAL	15 200 €	402 748 €	1 736 148 €	2 365 670 €	2 016 487 €	2 587 144 €
Résultat Budgétaire		-510 157 €	212 498 €	98 658 €	-19 339 €	46 217 €	-54 638 €
Variation du Fonds de Roulement		2 137 702 €	2 350 200 €	2 448 858 €	2 429 518 €	2 475 735 €	2 421 097 €

La CCIT BHC fait remarquer que la délégation de service public prévoit seulement 3 rotations hebdomadaires sur la Balagne, et il est constaté que les matières dangereuses se font quasiment au rythme d'une rotation par semaine en Balagne, ce qui est pénalisant pour la microrégion. La CCIT BHC souhaite que le Port de L'Isula, qui est le 3^{ème} port à passagers de Corse, obtienne que les rotations liées au transport de matières dangereuses soient dissociées de la DSP, d'autant que l'occupation des navires en passagers et fret est limitée lors de ces rotations. Après différents échanges entre les différents intervenants sur ce point, madame la Présidente propose qu'une étude soit menée sur ce point dans le cadre de la DSP actuelle ou future.

➤ **En conclusion, l'instance de suivi retient les principes suivants:**

- **Le plan de développement 2017-2021, le plan quinquennal d'investissement ainsi que son mode de financement reçoivent un avis favorable de l'instance de suivi, y compris pour les répartitions de la maîtrise d'ouvrage ;**
- **L'OTC va étudier la possibilité de dissocier de la DSP les rotations liées au transport de matières dangereuses.**

III Concession de l'aéroport Bastia-Poretta

En introduction, il est rappelé l'historique des précédentes instances de suivi du 19 février 2008 et du 16 septembre 2016.

La CCIT fait ensuite une présentation du plan stratégique actualisé incluant le cadre général, le plan quantitatif, les principaux travaux réalisés, les travaux à réaliser, la planification budgétaire, le budget, le programme conditionnel.

1) Cadre général

Le cadre législatif et réglementaire

➤ Obligations de Service Public (OSP)

Le renouvellement des OSP qui a eu lieu en 2016, a établi un cadre de programmation précis jusqu'en 2020, pour les liaisons vers Paris Orly, Marseille et Nice (qui représentaient en 2016 plus de 67% du trafic national contre 90% en 2008), en cohérence avec la réglementation européenne et sa politique communautaire en matière de transports.

➤ Mesures incitatives et lignes directrices européennes

L'aéroport de Bastia Poretta a mis en œuvre une politique d'accompagnement tarifaire visant à renforcer l'ensemble des flux aériens annuels et saisonniers et à développer le trafic existant.

Toute compagnie, désireuse de créer de nouvelles lignes régulières annuelles ou saisonnières bénéficie de modulation des redevances aéronautiques durant trois ans.

La Commission Européenne a adopté des lignes directrices sur le financement des aéroports et sur les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.

Selon le document diffusé, si un aéroport dispose de ressources publiques, l'existence d'une aide à une compagnie aérienne peut être exclue si les accords entre l'aéroport et cette compagnie se conforment au principe de l'Opérateur en Economie de Marché.

L'aéroport de Bastia Poretta a ainsi adopté une procédure stricte de traitement des différents cas d'accords avec les compagnies (analyse ex-ante démontrant que l'accord établi avec la compagnie conduira à un apport marginal positif de recettes pour l'aéroport).

➤ Certification européenne

A partir du 31 décembre 2017, la certification européenne remplacera l'actuelle certification nationale et imposera des investissements nécessaires à la mise en conformité des infrastructures de piste.

Le contexte économique

Entre 2006 et 2016, la croissance du trafic des aéroports français a progressé de +25,4%, avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de +2,3%¹. En 2016, le trafic national global a encore progressé et a battu un nouveau record : +3,1% par rapport à 2015¹, en dépit des attentats qui ont frappé le pays.

En Corse, on observe une reprise de la croissance des trafics passagers aérien et maritime (après 4 années de stabilité). Il convient de souligner l'essor marqué du trafic aérien qui progresse de 6,2%².

Marqué par une forte saisonnalité, le trafic aérien de la Haute-Corse dépend principalement de l'environnement touristique. En dehors de la saison, ce sont les liaisons de la continuité territoriale (OSP) qui constituent l'essentiel du trafic.

Grâce à une politique volontariste, la CCIBHC a considérablement développé l'offre hors OSP lors de ces dernières années (34 lignes ouvertes et maintenues entre 2012 et 2017). Néanmoins, l'activité touristique et l'évolution de l'offre OSP à l'aune de la politique de l'OTC demeurent des enjeux non maîtrisables du développement du transport de la Haute-Corse.

Des données exogènes à l'instar de mouvements sociaux, du contexte géopolitique mondial, des perturbations météorologiques mais aussi de la concurrence d'autres régions européennes dont la prévision est difficile, impactent également le trafic.

La concurrence entre les modes de transport et aéroports

Aéroports

Les temps d'accès entre les aéroports corses sont suffisamment longs pour que leurs zones de génération de trafic soient différenciées, n'engendrant que peu de concurrence entre eux.

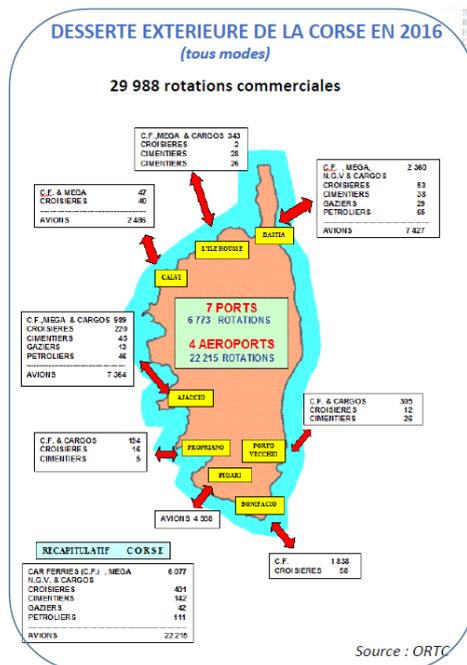
Ports

La concurrence avec le transport maritime dépend principalement de l'évolution des tarifs entre les modes de transport. La croissance du trafic aérien des compagnies à bas coût a permis au trafic aérien de poursuivre son essor.

Ainsi, malgré l'apparente stabilité du nombre de passagers transportés sur les lignes régulières durant ces dernières années, l'évolution des trafics aérien et maritime a été dissymétrique. Ainsi, il appert qu'un volume de 600 000 passagers (8% des trafics)¹ a été capté depuis 2010 par le secteur aérien au détriment du maritime.

Toutefois, l'année 2016 marque la reprise de la croissance du trafic maritime, fût-elle modérée, tandis que l'aérien poursuit continûment sa progression.

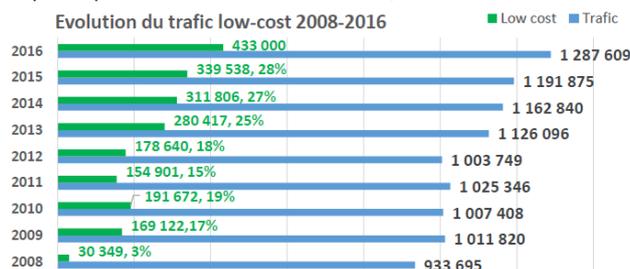
Source : ORTC, Bilan économique régional 2015



Situation des transporteurs aériens

Sur l'aéroport de Bastia, le transport aérien se structure autour de quatre grandes catégories de compagnies :

- Les opérateurs historiques Air France et Air Corsica qui captent plus de 60% du trafic global en 2016 (74% en 2008) en assurant les Obligations de Service Public. Le transport aérien insulaire est donc fortement dépendant de la stratégie de ces deux compagnies ;
- Les compagnies « legacy » nationales et internationales qui disposent d'un réseau mondial, à l'instar de Brussels airlines ou encore Lufthansa ;
- Les compagnies low-cost représentées par Easyjet, Volotea ou encore Eurowings, qui ont assuré, en 2016, 34% du trafic global ;
- Les compagnies charters qui représentent une part négligeable du trafic, le marché « charter » étant fortement concurrencé par le low-cost.



A noter l'émergence de compagnies mixtes : les compagnies low-cost assurent de plus en plus de lignes régulières et sont courtisées par les Tour Operators qui leur réservent des allotements afin de minimiser leur prise de risque, au détriment des compagnies charters.

L'ensemble de ces éléments exogènes impactent le trafic aussi bien à la hausse qu'à la baisse.

- Obligations de Service Public

La période considérée de 2017 à 2020 est caractérisée par le renouvellement des Obligations de Service Public (OSP) survenu en 2016 pour une période de 4 ans : du 25 mars 2016 au 24 mars 2020.

Ces nouvelles OSP sont marquées notamment par l'amélioration de la grille horaire avec l'ajout d'une 4^{ème} fréquence journalière sur Paris Orly dans le programme de base (d'avril à octobre).

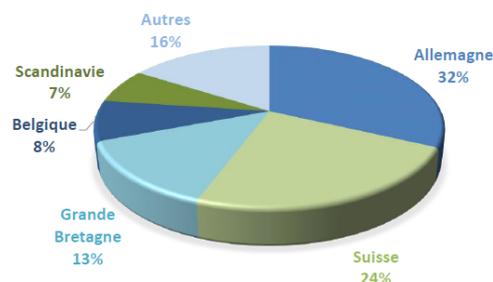
- Charters

Le marché charter est en décroissance du fait de la concurrence des compagnies low-cost. La composante domestique souffre du manque d'offre de plus en plus importante.

- Croissance du marché par destination

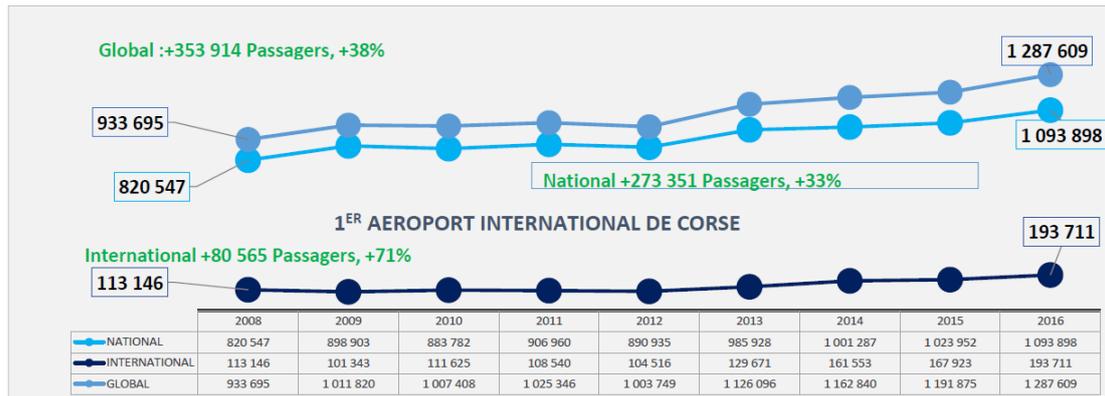
Les 5 marchés internationaux leaders

Allemagne	Suisse	Grande Bretagne	Belgique	Scandinavie
32%	24%	13%	8%	7%



Premier aéroport international de l'île, Bastia Poretta a vu, ces dernières années, son trafic international progresser nettement.

Le trafic domestique, quant à lui, est fortement impulsé par Volotea depuis 2012.



➤ Motif du voyage

Ces données ne sont pas disponibles pour notre île. Néanmoins, il est possible d'affirmer que la majeure partie des touristes viennent en Corse à titre personnel : il s'agit principalement d'un tourisme d'agrément.

Les facteurs clefs du succès :

- Coordination des acteurs institutionnels autour d'un projet touristique global :
 - Etalement de la saison via une coordination de l'offre locale (hébergements à l'année et promotion de la destination Corse à l'étranger) ;
 - Soutien à l'émergence de nouvelles capacités d'accueil ;
 - Accompagnement de projets ;
 - Développement du système de formation ;
 - Etc.
- Renforcement de l'offre durant la saison IATA hiver
- Maintien de l'annualisation de la desserte vers Paris CDG
- Extension à l'année des périodes d'exploitation des lignes les plus fréquentées
- Développement des liaisons low-cost

2) Plan quantitatif

Rappels et perspectives de trafic:

L'aéroport est classé «4E» (4 pour la longueur de la piste «> 1 800 m» et E pour le type d'appareil pouvant être accueilli «B777-200 ER»)

La surface totale de la concession : 236 hectares

L'aire de manœuvre:

Piste 16 / 34 : 2 520 x 45 m
Taxiway parallèle partiel

L'aire de trafic : 109 000 m²

14 postes A320 / A321
Zone aviation d'affaire
Zone aviation générale

L'aérogare passagers : 9 000 m²

Capacité de traitement des passagers = 1 500 000

L'aérogare de fret: 600 m²

Capacité de traitement = 1900 T (en 2015 : 1370 T)

Les installations «côté ville»

Parking VL = 450 places pour les passagers et 250 pour les personnels

Les axes stratégiques de construction du programme d'investissement :

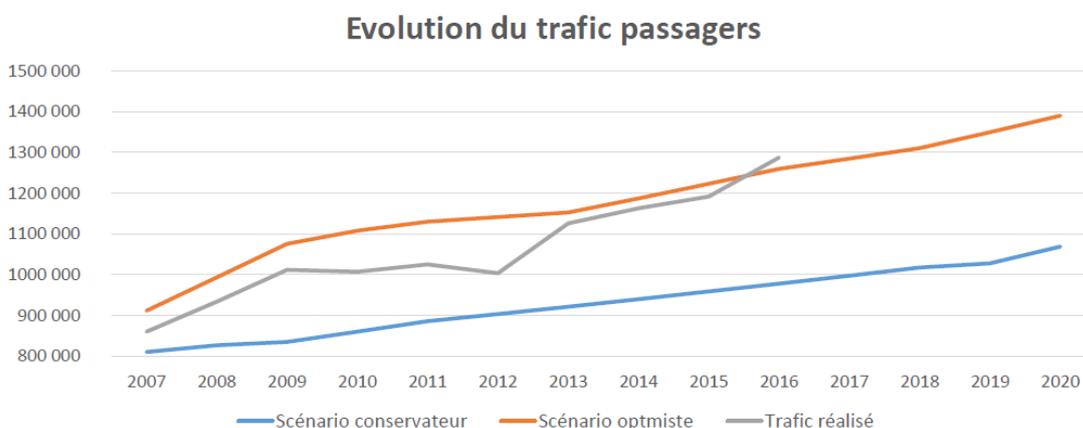
Lors de l'instance de suivi du 19 février 2008, deux scénarii ont été présentés.

A noter que les investissements liés aux nécessités règlementaires, appelés mesures conservatoires sont identiques quel que soit le scénario retenu.

Les investissements liés au trafic et au maintien du potentiel d'exploitation diffèrent, quant à eux, selon l'hypothèse choisie :

- **Scénario conservateur**
Evolution annuelle moyenne du trafic : 1,5%
Mesures conservatoires (50% financées par CTC)
Mesures liées au trafic (100% financées par CCIBHC)
- **Scénario optimiste**
Evolution annuelle moyenne du trafic : 3%
Développement du trafic low-cost
Mesures conservatoires (60% financées par CTC)
Mesures liées au trafic et au développement (100% financées par CCIBHC)

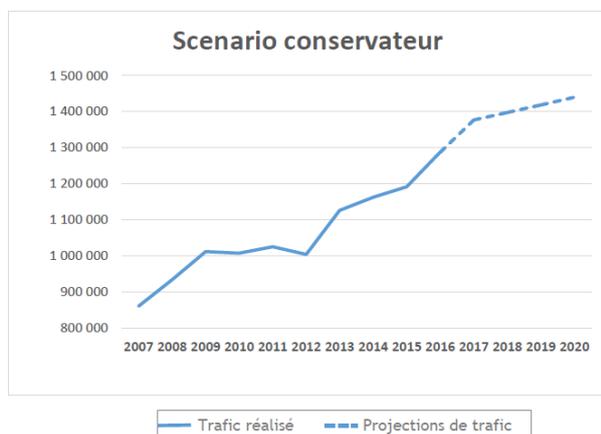
L'évolution du trafic des passagers commerciaux de la plate-forme confirme la juste détermination des critères utilisés pour l'élaboration des deux scénarii, le trafic réalisé se situant précisément dans la plage délimitée par l'hypothèse haute et l'hypothèse basse.



Les hypothèses respectives de ce scénarii sont conservées, en prenant comme référence en matière de trafic commercial, l'année 2016.

La nouvelle clé de répartition du financement des investissements, validée lors de la dernière instance de suivi du 16 septembre 2016, pour les deux scénarii, à savoir 60% CTC et 40% CCIT sera appliquée.

Perspectives d'évolution du trafic :



Moyenne d'évolution annuelle 2018-2020 : 1,5%
Le trafic final atteindrait 1 439 819 pax en 2020



Moyenne d'évolution annuelle 2018-2020 : 3%
Le trafic final atteindrait 1 504 565 pax en 2020

3) Principaux travaux réalisés

Le tableau ci-après résume les principaux travaux réalisés depuis l'année 2007 :

	Période d'exécution	Montant de l'opération	Financement CCIBHC	Financement CTC	Observations
Installation du réseau Wifi dans l'aérogare	2007	99 747 €	99 747 €	0 €	Financement 100 % CCI
Mise en conformité de l'aire de manœuvre avec le code de référence « 4E » (certification et accueil de B777)	2010	2 772 060 €	1 386 030 €	1 386 030 €	Financement 50% CTC / 50% CCI
Mise aux normes balisage lumineux et diurne	2011	580 052 €	290 026 €	290 026 €	Financement 50% CTC / 50% CCI
Mise aux normes du dépôt de carburants	2012	1 125 488 €	562 744 €	562 744 €	Financement 50% CTC / 50% CCI - Arrêté de subvention en cours d'instruction pour le solde de l'opération
Aménagement pôle Fret aéroparc : acquisition d'un bâtiment	2012	207 584 €	166 067 €	41 517 €	Demande de subvention en cours d'instruction (20% CTC)
Installation de l'éclairage de la zone Aviation Générale/affaires	2012	129 957 €	64 979 €	64 979 €	Financement 50% CTC / 50% CCI
Renouvellement du système de détection incendie	2012	154 021 €	77 011 €	77 011 €	Financement 50% CTC / 50% CCI
Aménagement pôle Fret aéroparc : création d'un bâtiment	2013	1 206 794 €	965 435 €	241 359 €	Demande de subvention en cours d'instruction (20% CTC)
Rénovation du Système d'Information Aéroportuaire	2013	396 510 €	198 255 €	198 255 €	Demande de subvention en cours d'instruction (50% CTC)
Mise aux normes et réfection de la route de service	2014	161 032 €	80 516 €	80 516 €	Demande de subvention en cours d'instruction (50% CTC)
Aménagements du parking personnel et voies d'accès (côté ville)	2013-2014	783 600 €	391 800 €	391 800 €	Financement 50% CTC / 50% CCI
Déplacement PC Exploitation	2014	217 441 €	217 441 €	0 €	Financement 100 % CCI
Banalisation des banques d'enregistrement et portes d'embarquement	2014	285 000 €	285 000 €	0 €	Financement 100 % CCI
Aménagement pôle Fret aéroparc : création d'un bâtiment et VRD pour assistant en escale	2016	407 698 €	326 158 €	81 540 €	Demande de subvention en cours d'instruction (20% CTC)
Réaménagement de l'aérogare (extension des salles d'embarquement / modification livraison bagages)	2016	1 822 713 €	1 822 713 €	0 €	Financement 100 % CCI
Mise aux normes de la bande de piste (Acquisition foncière)	2016	300 000 €	0 €	300 000 €	Financement 100% CTC
Création parking 300 places	2017	395 771 €	395 771 €	0 €	Financement 100 % CCI
Total		11 045 468 €	7 329 693 €	3 715 775 €	

4) Investissements à réaliser et planification budgétaire

Concernant les investissements à réaliser et la planification budgétaire, sont prévus :

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Aménagement de la bande aménagée		400 000 €			400 000 €
Acquisitions foncières : réserve	20 000 €				20 000 €
Mise aux normes et renforcement des accotements de la piste			300 000 €		300 000 €
Mise aux normes et renforcement des infrastructures aéronautiques (taxiways N et S)		2 400 000 €			2 400 000 €
Application de la loi sur l'eau			650 000 €		650 000 €
Renforcement de la piste				5 000 000 €	5 000 000 €
Dégommage piste		32 000 €		32 000 €	64 000 €
Renforcement parking aviation générale			1 200 000 €		1 200 000 €
Démolition hangar et création de postes « aviation générale »	100 000 €				100 000 €
Sous-total Côté piste	120 000 €	2 832 000 €	2 150 000 €	5 032 000 €	10 134 000 €

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Installation d'une GTC		340 000 €			340 000 €
Étanchéité		343 500 €			343 500 €
Wifi		150 000 €			150 000 €
Borne PMR				67 000 €	67 000 €
Optimisation des systèmes thermiques et aérauliques		2 000 000 €			2 000 000 €
Système de contrôle d'accès		42 000 €			42 000 €
Ascenseur			174 500 €		174 500 €
Sonorisation		151 700 €			151 700 €
Groupe électrogène		143 800 €			143 800 €
TGBT			500 000 €		500 000 €
Traitement des structures métalliques	200 000 €				200 000 €
Réfection toiture	220 000 €		580 000 €		800 000 €
Virtualisation informatique	100 000 €				100 000 €
Extension de l'aéroagre			1 500 000 €		1 500 000 €
Remplacement et évolution éclairage		160 000 €			160 000 €
Optimisation et extension des banques d'enregistrement		510 000 €			510 000 €
Travaux courants bâtiment	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	160 000 €
Équipements d'exploitation	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	160 000 €
Matériels informatiques	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	160 000 €
Sous-total aérogare	640 000 €	3 961 000 €	2 874 500 €	187 000 €	7 662 500 €

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Restructuration du bâtiment fret			162 000 €		162 000 €
Réhabilitation des bâtiments			100 000 €		100 000 €
Reconditionnement bâtiment moyens généraux			108 000 €		108 000 €
Création parking de 300 places	400 000 €				400 000 €
Sous-total Côté ville	400 000 €	- €	370 000 €	- €	770 000 €
Total Maintien du potentiel productif	1 160 000 €	6 793 000 €	5 394 500 €	5 219 000 €	18 566 500 €

DEVELOPPEMENT					
	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Tranche 2 : réaménagement des VRD (rond point, réseau d'assainissement et parking bus PMR)		1 700 000 €			1 700 000 €
Création d'un centre d'affaires en mezzanine centrale			320 000 €		320 000 €
Extension des parkings aéronefs		2 200 000 €			2 200 000 €
Total Développement	- €	3 900 000 €	320 000 €	- €	4 220 000 €
Total Général	1 160 000 €	10 693 000 €	5 714 500 €	5 219 000 €	22 786 500 €

Le plan quinquennal d'investissement 2017-2020 reçoit un avis favorable de l'instance de suivi.

La CCIT fait une présentation du programme conditionnel :

Conformément à l'article 11.3 du Cahier des Charges de la concession de Bastia Poretta, « le plan quinquennal et les programmes annuels peuvent comporter des programmes conditionnels d'investissement, dont la réalisation est conditionnée à un ou plusieurs critères objectifs, tels qu'un niveau de trafic ou la réalisation d'une infrastructure ».

Eu égard à l'évolution favorable du trafic sur la plate-forme de Bastia Poretta lors des 10 dernières années considérées, la CCIT soumet à l'instance de suivi le programme conditionnel suivant :

➤ **Création d'un terminal additionnel**

Deux options envisagées :

- Nouveau terminal à part entière (avec traitement des arrivées et des départs) ;
- Extension au sud du terminal existant pour le traitement des arrivées uniquement, avec reconfiguration de l'aérogare et extension des salles d'embarquement

Un avis favorable de principe est donné au programme conditionnel.

Le Président du Conseil exécutif de Corse demande à la CCIT de développer les études de définition techniques et financières (aussi bien en termes d'investissement que de fonctionnement) afin de pouvoir disposer de tous les éléments d'appréciation utiles à une prise d'une décision définitive.

5) Budget

Concernant le budget sont développés les principes généraux :

- L'année de référence est l'année 2016 : il s'agit du dernier exercice connu avec le plus de précision. Nous avons en outre pris en compte le budget rectificatif élaboré pour l'exercice 2017.
- La période considérée pour le plan stratégique s'arrête en fin de concession soit en 2020.
- Les montants sont en € HT.
- Les recettes sont corrélées au trafic passager et les tarifs sont considérés comme stables.
- Les charges évoluent en fonction du trafic. Il n'est pas prévu d'amélioration de la productivité.
- Les charges financières sont issues des emprunts passés, complétées de celles correspondant aux emprunts nouveaux éventuellement nécessaires.
- L'objectif du modèle est d'évaluer l'ensemble des besoins de financement de la concession issus de l'exploitation et des investissements.
- En conséquence, l'objectif est d'obtenir un fonds de roulement supérieur à 6 M€.
- Dans le scénario « conservateur », l'évolution du trafic s'élève à 1,5% par an.
- Dans le scénario « optimiste », le trafic croît de 3% chaque année.
- Dans les deux scénarii, les ressources sont issues d'un financement des investissements à hauteur de 60% CTC pour les mesures conservatoires et de 100% CCIBHC pour le maintien du potentiel d'exploitation et le développement.
- Tous les investissements de la CCIBHC sont financés par emprunt d'une durée de 15 années avec un taux d'intérêt de 4% annuel. Le remboursement est intégré dans le modèle.

Les mesures conservatoires :

	Fi CTC	2017	2018	2019	2020
Mise aux normes et renforcement des accotements de la piste	60%			300 000 €	
Mise aux normes et renforcement des infrastructures aéronautiques (taxiways N et S)	60%		2 400 000 €		
Application de la loi sur l'eau	60%			650 000 €	
Mesures conservatoires Renforcement de la piste	60%				5 000 000 €
Renforcement parking aviation générale	60%			1 200 000 €	
Optimisation des systèmes thermiques et aérauliques	60%		2 000 000 €		
Tranche 2 : réaménagement des VRD (rond point, réseau d'assainissement et parking bus PMR)	60%		1 700 000 €		
Extension des parkings aéronefs	60%		2 200 000 €		
Sous-total mesures conservatoires		- €	8 300 000 €	2 150 000 €	5 000 000 €

Le maintien du potentiel d'exploitation :

	Fi CCIBHC	2017	2018	2019	2020
Aménagement de la bande aménagée	100%		400 000 €		
Acquisitions foncières : réserve	100%	20 000 €			
Dégommage piste	100%		32 000 €		32 000 €
Démolition hangar et création postes « aviation générale »	100%	100 000 €			
Installation d'une GTC	100%		340 000 €		
Étanchéité	100%		343 500 €		
Wifi	100%		150 000 €		
Borne PMR	100%				67 000 €
Système de contrôle d'accès	100%		42 000 €		
Ascenseur	100%			174 500 €	
Sonorisation	100%		151 700 €		
Groupe électrogène	100%		143 800 €		
TGBT	100%			500 000 €	
Traitement des structures métalliques	100%	200 000 €			
Réfection toiture	100%	220 000 €		580 000 €	
Virtualisation informatique	100%	100 000 €			
Extension de l'aérogare	100%			1 500 000 €	
Remplacement et évolution éclairage	100%		160 000 €		
Optimisation et extension des banques d'enregistrement	100%		510 000 €		
Travaux courants bâtiment	100%	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €
Équipements d'exploitation	100%	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €
Matériels informatiques	100%	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €
Restructuration du bâtiment fret	100%			162 000 €	
Réhabilitation des bâtiments	100%			100 000 €	
Reconditionnement bâtiment moyens généraux	100%			108 000 €	
Création parking 300 places	100%	400 000 €			
Création d'un centre d'affaires en mezzanine centrale	100%			320 000 €	
Sous-total mesures trafic		1 160 000 €	2 393 000 €	3 564 500 €	219 000 €
Total		1 160 000 €	10 693 000 €	5 714 500 €	5 219 000 €
TOTAL GFNFRAI			22 786 500 €		

Le détail du scénario conservateur :

	2017	2018	2019	2020
Trafic passagers prévisionnel	1 376 923	1 397 577	1 418 540	1 439 819
Recettes	8 957 100 €	9 164 577 €	9 377 666 €	9 596 529 €
Redevances aéroportuaires	5 895 300 €	6 072 159 €	6 254 324 €	6 441 953 €
Redevances extra-aéroportuaires	3 061 800 €	3 092 418 €	3 123 342 €	3 154 576 €
Subventions de fonctionnement				
Charges	6 867 421 €	7 135 899 €	7 515 211 €	7 836 852 €
Charges extérieures	2 879 400 €	2 986 858 €	3 031 660 €	3 077 135 €
Charges de personnel	3 335 400 €	3 435 462 €	3 538 526 €	3 644 682 €
Impôts et taxes	538 800 €	560 352 €	582 766 €	606 077 €
Charges financières existantes	113 821 €	100 027 €	83 195 €	67 091 €
Charges financières nouvelles	- €	53 200 €	279 063 €	441 867 €
Tableau Emploi / Ressources				
Ressources	3 560 450 €	12 721 678 €	7 576 955 €	6 978 677 €
CAF	2 230 450 €	2 028 678 €	1 862 455 €	1 759 677 €
Subvention CTC	0 €	4 980 000 €	1 290 000 €	3 000 000,00 €
Emprunts	1 330 000 €	5 713 000 €	4 424 500 €	2 219 000 €
Opération en capital entre services				
Emplois	1 840 000 €	11 399 325 €	6 658 550 €	6 286 213 €
Investissements	1 160 000 €	10 693 000 €	5 714 500 €	5 219 000 €
Remboursement emprunts existants	680 000 €	639 903 €	589 658 €	477 681 €
Remboursement emprunts nouveaux (Ca)	0 €	66 422 €	354 392 €	589 532 €
Solde budgétaire	1 720 450 €	1 322 354 €	918 405 €	692 464 €
Fonds de roulement	8 703 932 €	10 026 286 €	10 944 691 €	11 637 155 €

Le détail du scénario optimiste :

	2017	2018	2019	2020
Trafic passagers prévisionnel	1 376 923	1 411 346	1 453 686	1 504 565
Recettes	8 957 100 €	9 341 436 €	9 747 301 €	10 175 972 €
Redevances aéroportuaires	5 895 300 €	6 249 018 €	6 623 959 €	7 021 397 €
Redevances extra-aéroportuaires	3 061 800 €	3 092 418 €	3 123 342 €	3 154 576 €
Subventions de fonctionnement				
Charges	6 867 421 €	7 165 326 €	7 590 323 €	7 975 227 €
Charges extérieures	2 879 400 €	3 016 285 €	3 106 773 €	3 215 510 €
Charges de personnel	3 335 400 €	3 435 462 €	3 538 526 €	3 644 682 €
Impôts et taxes	538 800 €	560 352 €	582 766 €	606 077 €
Charges financières existantes	113 821 €	100 027 €	83 195 €	67 091 €
Charges financières nouvelles	0 €	53 200 €	279 063 €	441 867 €
Tableau Emploi / Ressources				
Ressources	3 560 450 €	12 869 110 €	7 871 478 €	7 419 745 €
CAF	2 230 450 €	2 176 110 €	2 156 978 €	2 200 745 €
Subvention CTC	0 €	4 980 000 €	1 290 000 €	3 000 000,00 €
Emprunts	1 330 000 €	5 713 000 €	4 424 500 €	2 219 000 €
Opération en capital entre services				
Emplois	1 840 000 €	11 399 325 €	6 658 550 €	6 286 213 €
Investissements	1 160 000 €	10 693 000 €	5 714 500 €	5 219 000 €
Remboursement emprunts existants	680 000 €	639 903 €	589 658 €	477 681 €
Remboursement emprunts nouveaux (Ca)	0 €	66 422 €	354 392 €	589 532 €
Solde budgétaire	1 720 450 €	1 469 786 €	1 212 928 €	1 133 532 €
Fonds de roulement	8 464 649 €	9 934 434 €	11 147 362 €	12 280 894 €

Les éléments financiers suivants :

➤ Endettement résiduel de fin de concession : 15 700 191 €

➤ Montant des subventions :

Montant des subventions				
Période				
2017	2018	2019	2020	Total
- €	4 980 000 €	1 290 000 €	3 000 000 €	9 270 000 €

➤ En conclusion, l'instance de suivi retient les principes suivants:

⇒ Avis favorable sur le plan quinquennal d'investissement 2017-2020

⇒ Avis favorable de principe concernant le projet de création d'un terminal additionnel. La CCIT développera les études de définition techniques et financières, nécessaires à la prise d'une décision définitive.

⇒ La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations est confiée à la CCIT.

⇒ Les opérations éligibles à subvention seront financées, selon la clé de répartition suivante : 60% CTC 40% CCIT
sauf Aménagement pôle Fret aéroport qui, sous réserve d'éligibilité, sera financée selon la clé de répartition suivante : 20% CTC 80% CCIT.

IV Concession de l'aéroport Calvi-Sainte Catherine

En préambule, la CCIT fait de part de son intention de solliciter une rencontre avec le Président de la compagnie Air France, pour aborder diverses problématiques (prix des billets, fréquence et horaires des vols,...) et l'inciter à recentrer la Corse comme un de ses objectifs principaux. La CCIT demande au Président du Conseil Exécutif d'appuyer et conforter cette démarche en l'y accompagnant.

Le PCE donne son accord de principe pour aller rencontrer, avec la CCIT, le Président de la compagnie Air France.

En introduction, il est rappelé l'historique des précédentes instances de suivi du 19 février 2008, du 28 février 2011 et du 16 septembre 2016.

La CCIT fait ensuite une présentation du plan stratégique actualisé incluant le cadre général, le plan quantitatif, les principaux travaux réalisés, les travaux à réaliser, la planification budgétaire, le budget, le programme conditionnel.

1) Cadre général

Le cadre législatif et réglementaire

➤ Obligations de Service Public (OSP)

Le renouvellement des OSP qui a eu lieu en 2016, a établi un cadre de programmation précis jusqu'en 2020, pour les liaisons vers Paris Orly, Marseille et Nice (qui représentaient en 2016 plus de 90% du trafic national), en cohérence avec la réglementation européenne et sa politique communautaire en matière de transports.

➤ Mesures incitatives et lignes directrices européennes

L'aéroport de Calvi Sainte Catherine a mis en œuvre une politique d'accompagnement tarifaire visant à renforcer l'ensemble des flux aériens annuels et saisonniers et à développer le trafic existant.

Toute compagnie, désireuse de créer de nouvelles lignes régulières annuelles ou saisonnières bénéficie de modulation des redevances aéronautiques durant trois ans.

La Commission Européenne a adopté des lignes directrices sur le financement des aéroports et sur les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.

Selon le document diffusé, si un aéroport dispose de ressources publiques, l'existence d'une aide à une compagnie aérienne peut être exclue si les accords entre l'aéroport et cette compagnie se conforment au principe de l'Opérateur en Economie de Marché.

L'aéroport de Calvi Sainte Catherine a ainsi adopté une procédure stricte de traitement des différents cas d'accords avec les compagnies (analyse ex-ante démontrant que l'accord établi avec la compagnie conduira à un apport marginal positif de recettes pour l'aéroport).

➤ Certification européenne

A partir du 31 décembre 2017, la certification européenne remplacera l'actuelle certification nationale et imposera des investissements nécessaires à la mise en conformité des infrastructures de piste.

Le contexte économique

Entre 2006 et 2016, la croissance du trafic des aéroports français a progressé de +25,4%, avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de +2,3%¹. En 2016, le trafic national global a encore progressé et a battu un nouveau record : +3,1% par rapport à 2015¹, en dépit des attentats qui ont frappé le pays.

En Corse, on observe une reprise de la croissance des trafics passagers aérien et maritime (après 4 années de stabilité). Il convient de souligner l'essor marqué du trafic aérien qui progresse de 6,2%².

Marqué par une forte saisonnalité, le trafic aérien de la Haute-Corse dépend principalement de l'environnement touristique. En dehors de la saison, ce sont les liaisons de la continuité territoriale (OSP) qui constituent l'essentiel du trafic.

Grâce à une politique volontariste, la CCIBHC a considérablement développé l'offre hors OSP lors de ces dernières années (14 lignes ouvertes et maintenues entre 2012 et 2017). Néanmoins, l'activité touristique et l'évolution de l'offre OSP à l'aune de la politique de l'OTC demeurent des enjeux non maîtrisables du développement du transport de la Haute-Corse.

Des données exogènes à l'instar de mouvements sociaux, du contexte géopolitique mondial, des perturbations météorologiques mais aussi de la concurrence d'autres régions européennes dont la prévision est difficile, impactent également le trafic.

La concurrence entre les modes de transport et aéroports

Aéroports

Les temps d'accès entre les aéroports corses sont suffisamment longs pour que leurs zones de génération de trafic soient différenciées, n'engendrant que peu de concurrence entre eux.

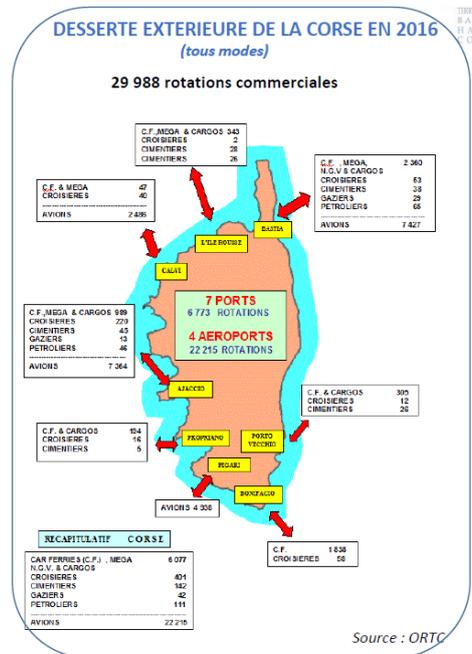
Ports

La concurrence avec le transport maritime dépend principalement de l'évolution des tarifs entre les modes de transport. La croissance du trafic aérien des compagnies à bas coût a permis au trafic aérien de poursuivre son essor.

Ainsi, malgré l'apparente stabilité du nombre de passagers transportés sur les lignes régulières durant ces dernières années, l'évolution des trafics aérien et maritime a été dissymétrique. Ainsi, il appert qu'un volume de 600 000 passagers (8% des trafics)¹ a été capté depuis 2010 par le secteur aérien au détriment du maritime.

Toutefois, l'année 2016 marque la reprise de la croissance du trafic maritime, fût-elle modérée, tandis que l'aérien poursuit continûment sa progression.

Source : ORTC, Bilan économique régional 2015



Situation des transporteurs aériens

Sur l'aéroport de Calvi, le transport aérien se structure autour de quatre grandes catégories de compagnies :

- Les opérateurs historiques Air France et Air Corsica qui captent plus de 72% du trafic global en 2016 en assurant les Obligations de Service Public. Le transport aérien insulaire est donc fortement dépendant de la stratégie de ces deux compagnies ;
- Les compagnies « legacy » nationales et internationales qui disposent d'un réseau mondial, à l'instar de Flynik, Luxair ou encore Hop! ;
- Les compagnies low-cost représentées par Eurowings, Helvetic Airways ou encore Air Berlin, qui ont assuré, en 2016, 13% du trafic global ;
- Les compagnies charters qui représentent une part négligeable du trafic, le marché « charter » étant fortement concurrencé par le low-cost.

A noter l'émergence de compagnies mixtes : les compagnies low-cost assurent de plus en plus de lignes régulières et sont courtisées par les Tour Operators qui leur réservent des allotements afin de minimiser leur prise de risque, au détriment des compagnies charters.

L'ensemble de ces éléments exogènes impactent le trafic aussi bien à la hausse qu'à la baisse.

Evolution des marchés

- Obligations de Service Public

La période considérée de 2017 à 2020 est caractérisée par le renouvellement des Obligations de Service Public (OSP) survenu en 2016 pour une période de 4 ans : du 25 mars 2016 au 24 mars 2020.

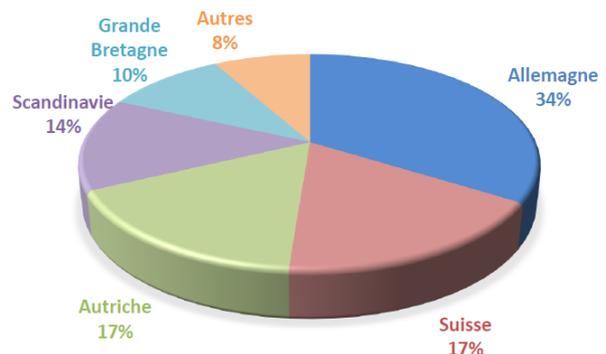
- Charters

Le marché charter est en décroissance du fait de la concurrence des compagnies low-cost. La composante domestique souffre du manque d'offre de plus en plus importante.

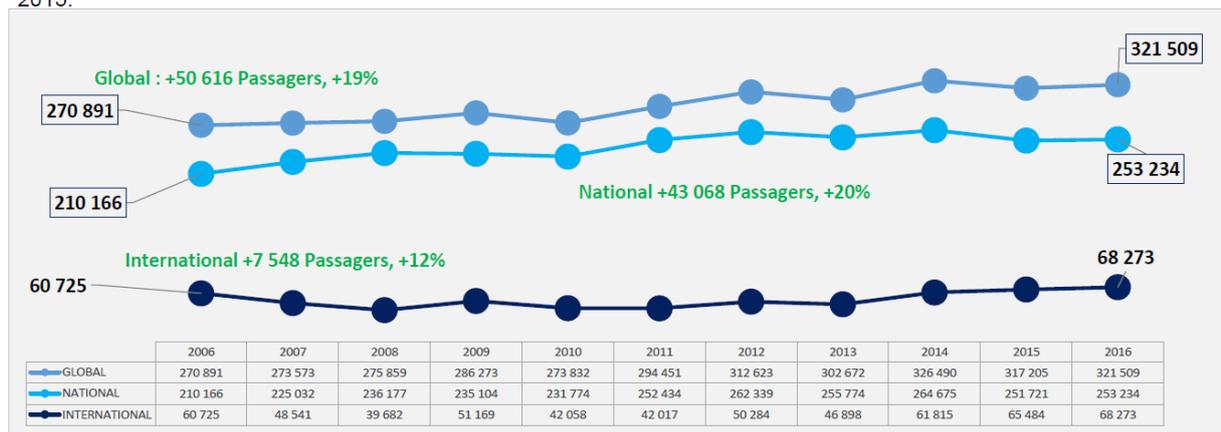
- Croissance du marché par destination

Les 5 marchés internationaux leaders

Allemagne	Autriche	Suisse	Scandinavie	Royaume Uni
34%	17%	17%	14%	10%



Le trafic international de l'aéroport de Calvi Sainte Catherine a fortement évolué au cours des dernières années. Le trafic domestique progresse également sur la période considérée, le départ de Volotea impacte néanmoins le trafic 2015.



➤ Motif du voyage

Ces données ne sont pas disponibles pour notre île. Néanmoins, il est possible d'affirmer que la majeure partie des touristes viennent en Corse à titre personnel : il s'agit principalement d'un tourisme d'agrément.

Les facteurs clefs de succès :

- Coordination des acteurs institutionnels autour d'un projet touristique global :
 - Etalement de la saison via une coordination de l'offre locale (hébergements à l'année et promotion de la destination Corse à l'étranger) ;
 - Soutien à l'émergence de nouvelles capacités d'accueil ;
 - Accompagnement de projets ;
 - Développement du système de formation ;
 - Etc.
- Renforcement de l'offre durant la saison IATA hiver
- Développement de la liaison Paris CDG pour aboutir à une annualisation de la desserte
- Extension à l'année des périodes d'exploitation des lignes les plus fréquentées
- Développement des liaisons low-cost

2) Plan quantitatif

Rappels et perspectives de trafic:

L'aéroport est classé «4D» (4 pour la longueur de la piste «> 1 800 m») et D pour le type d'appareil pouvant être accueilli «A321/A400M»)

La surface totale de la concession : 83 hectares

L'aire de manœuvre:

Piste 18 / 36 : 2 310 x 45 m

L'aire de trafic : 40 000 m²

7 postes B737 / A320
 Zone aviation d'affaire
 Zone aviation générale

L'aérogare passagers : 4 600 m²

Capacité de traitement des passagers = 500 000

Les installations «côté ville»

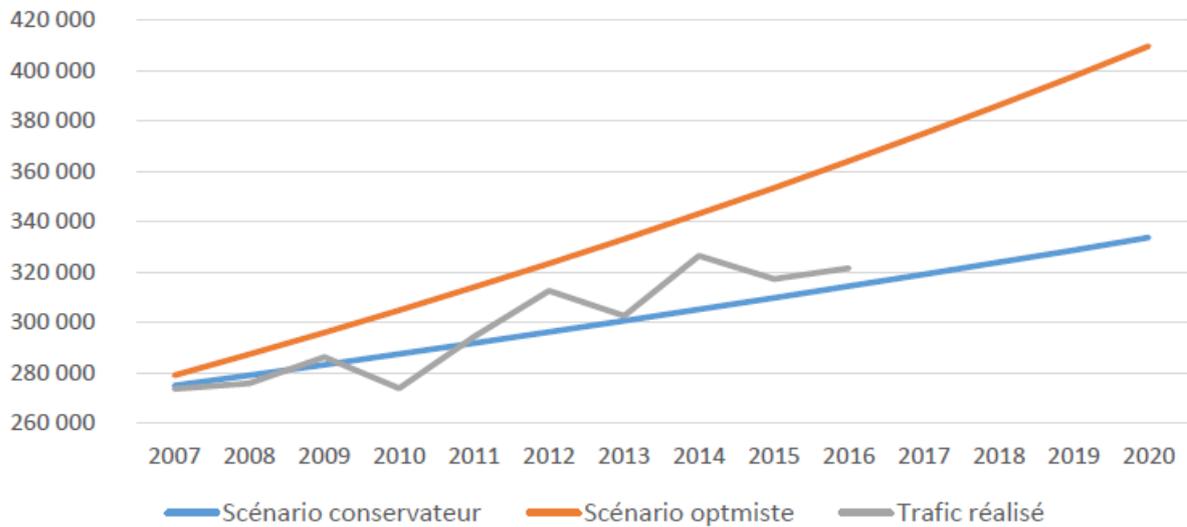
Parking VL = 250 places pour les passagers et 50 pour le personnel

Lors de l’instance de suivi du 19 février 2008, deux scénarii ont été présentés :

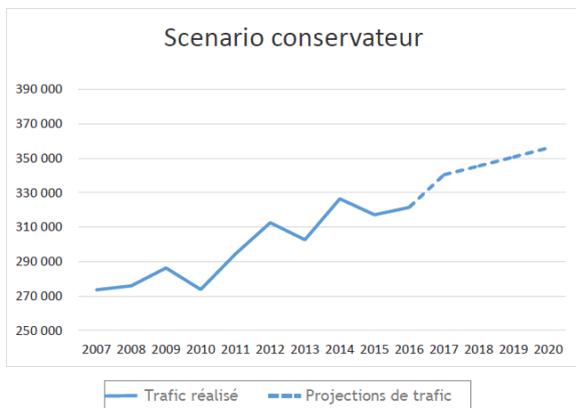
- Un scénario conservateur : on considère une évolution annuelle moyenne du trafic d’1,5% ;
- Un scénario optimiste, basé notamment sur le développement du trafic low-cost : le trafic évolue alors annuellement de 3%.

Bien qu’erratique, l’évolution du trafic des passagers commerciaux de la plate-forme est à la hausse, atteignant un niveau record en 2014 et confirme la juste détermination des critères utilisés pour l’élaboration des deux scénarii, le trafic réalisé se situant dans la plage délimitée par l’hypothèse haute et l’hypothèse basse.

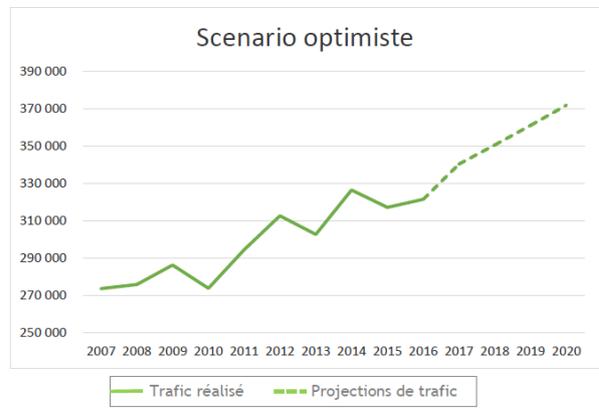
Evolution du trafic passagers



Perspectives d’évolution du trafic :



Moyenne d’évolution annuelle 2018-2020 : 1,5%
Le trafic final atteindrait **355 984 pax en 2020**



Moyenne d’évolution annuelle 2018-2020 : 3%
Le trafic final atteindrait **pax 372 001 en 2020**

3) Principaux travaux réalisés

Le tableau ci-après résume les principaux travaux réalisés depuis l'année 2007 :

	Période d'exécution	Montant de l'opération	Financement CCI/BHC	Financement CTC	Observations
Mise aux normes de l'aire de manœuvre (certification et homologation CHEA)	2007-2009	192 643 €	192 643 €	0 €	Financement 100% CCI
Installation du réseau Wifi dans l'aérogare	2008	59 727 €	59 727 €	0 €	Financement 100% CCI
Renforcement du système thermique de l'aérogare	2009	206 411 €	206 411 €	0 €	Financement 100% CCI
Amélioration des conditions d'exploitation	2011	62 580 €	18 774 €	43 806 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Mise aux normes de l'aire de manœuvre (certification et homologation CHEA)	2012	33 041 €	9 912 €	23 129 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Mise aux normes des regards sur l'aire de manœuvre	2012	28 900 €	8 670 €	20 230 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Installation d'un PAPI en 18	2012-2013	70 958 €	21 287 €	49 671 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Réhabilitation des VRD et locaux techniques	2013	167 950 €	50 385 €	117 565 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Aménagement du bâtiment aviation générale/d'affaires	2013	366 897 €	366 897 €	0 €	Financement 100% CCI, correspondant à 10% de l'opération d'aménagement d'un pôle aviation générale/d'affaires
Rénovation du système d'information aéroportuaire	2013	351 075 €	105 323 €	245 753 €	Demande de subvention en cours d'instruction (70% CTC)
Banalisation des banques d'enregistrement et portes d'embarquement	2013	128 978 €	128 978 €	0 €	Financement 100% CCI
Mise aux normes dépôt de carburants	2013-2014	766 616 €	229 985 €	536 631 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Renouvellement du système de détection incendie	2014	136 998 €	41 099 €	95 899 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Restructuration parking des personnels	2014	20 549 €	20 549 €	0 €	Financement 100% CCI
Système de gestion des parkings	2014	67 937 €	67 937 €	0 €	Financement 100% CCI
Élargissement de la piste et mise aux normes bretelle centrale (4C)	2016	1 646 000 €	493 800 €	1 152 200 €	Financement 70% CTC / 30% CCI
Remplacement carrousel livraison tapis bagages	2017	215 463 €	215 463 €	0 €	Financement 100% CCI
Total		4 522 723 €	2 237 840 €	2 284 883 €	

4) Investissements à réaliser et planification budgétaire

Concernant les investissements à réaliser et la planification budgétaire, sont prévus :

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Réhabilitation ancien bâtiment SSLIA et VRD			180 000 €		180 000 €
Application de la loi sur l'eau			200 000 €		200 000 €
Acquisitions foncières (bande de piste)		40 000 €			40 000 €
Réhabilitation VRD et locaux techniques			165 000 €		165 000 €
Renforcement des parkings aéronaves			1 500 000 €		1 500 000 €
Renforcement de la piste			1 700 000 €	1 700 000 €	3 400 000 €
Mise aux normes des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)			2 800 000 €	1 000 000 €	3 800 000 €
Sous-total Côté piste	- €	40 000 €	6 545 000 €	2 700 000 €	9 285 000 €

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Installation d'une GTC				200 000 €	200 000 €
Wifi		77 000 €			77 000 €
Remplacement des tapis de livraison bagages	270 000 €				270 000 €
Bornes PMR			55 000 €		55 000 €
Autocom	36 000 €				36 000 €
Groupe électrogène			152 000 €		152 000 €
Sonorisation			29 000 €		29 000 €
Traitement des structures métalliques			300 000 €		300 000 €
Réfection toiture				150 000 €	150 000 €
Optimisation et extension des banques d'enregistrement		250 000 €			250 000 €
Travaux courants bâtiment	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	40 000 €
Équipements d'exploitation	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	40 000 €
Matériels informatiques	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	40 000 €
Sous-total aérogare	336 000 €	357 000 €	566 000 €	380 000 €	1 639 000 €

MAINTIEN DU POTENTIEL PRODUCTIF

	2017	2018	2019	2020	Total
Restructuration voies d'accès			250 000 €		250 000 €
Renforcement parking véhicules				500 000 €	500 000 €
Création parking loueurs			400 000 €		400 000 €
Sous-total côté ville	- €	- €	650 000 €	500 000 €	1 150 000 €
Total Maintien du potentiel productif	336 000 €	397 000 €	7 761 000 €	3 580 000 €	12 074 000 €

DEVELOPPEMENT

	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Amélioration des conditions opérationnelles d'exploitation (études, PAPI, ILS)			30 000 €	30 000 €	60 000 €
Total Développement	- €	- €	30 000 €	30 000 €	60 000 €
Total Général	336 000 €	397 000 €	7 791 000 €	3 610 000 €	12 134 000 €

Le plan quinquennal d'investissement 2017-2020 reçoit un avis favorable de l'instance de suivi.

5) Budget

Concernant le budget sont développés les principes généraux :

- L'année de référence est l'année 2016 : il s'agit du dernier exercice connu avec le plus de précision. Nous avons en outre pris en compte le budget rectificatif élaboré pour l'exercice 2017.
- La période considérée pour le plan stratégique s'arrête en fin de concession soit en 2020.
- Les montants sont en € HT.
- Les recettes sont corrélées au trafic passager et les tarifs sont considérés comme stables.
- Les charges évoluent en fonction du trafic. Il n'est pas prévu d'amélioration de la productivité.
- Les charges financières sont issues des emprunts passés, complétées de celles correspondant aux emprunts nouveaux éventuellement nécessaires. En fin de concession, l'endettement résiduel correspond au capital restant à rembourser.
- L'objectif du modèle est d'évaluer l'ensemble des besoins de financement de la concession issus de l'exploitation et des investissements.
- En conséquence, l'objectif est d'obtenir un fonds de roulement supérieur ou égal à 2,5 M€.
- Dans le scénario « conservateur », l'évolution du trafic s'élève à 1,5% par an.
- Dans le scénario « optimiste », le trafic croît de 3% chaque année.
- Dans les deux scénarii proposés, les ressources sont issues d'un financement des investissements à hauteur de 70% CTC pour les mesures conservatoires et de 100% CCIBHC pour le maintien du potentiel de l'outil de production.
- Tous les investissements sont financés par emprunt d'une durée de 15 ans avec un taux d'intérêt de 4% annuel. Le remboursement est intégré dans le modèle.

Les mesures conservatoires :

	FI CTC	2017	2018	2019	2020
Réhabilitation ancien bâtiment SSLIA et VRD	70%			180 000 €	
Application de la loi sur l'eau	70%			200 000 €	
Acquisition foncières (bande de piste)	70%		40 000 €		
Réhabilitation VRD et locaux techniques	70%			165 000 €	
Renforcement des parkings aéronefs	70%			1 500 000 €	
Mesures conservatoires					
Renforcement de la piste	70%			1 700 000 €	1 700 000 €
MAN aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)	70%			2 800 000 €	1 000 000 €
Restructuration voies d'accès	70%			250 000 €	
Renforcement parking véhicules	70%				500 000 €
Création parking loueurs	70%			400 000 €	
Amélioration des conditions opérationnelles d'exploitation (études, PAPI, ILS)				30 000 €	30 000 €
Sous-total mesures conservatoires		- €	40 000 €	7 225 000 €	3 230 000 €

Le maintien du potentiel d'exploitation :

	Fi CCIBHC	2017	2018	2019	2020
Installation d'une GTC	100%				200 000 €
Wifi	100%		77 000 €		
Remplacement des tapis de livraison bagages		270 000 €			
Bornes PMR	100%			55 000 €	
Autocom	100%	36 000 €			
Groupe électrogène	100%			152 000 €	
Sonorisation	100%			29 000 €	
Traitement des structures métalliques	100%			300 000 €	
Réfection toiture	100%				150 000 €
Optimisation et extension des banques d'enregistrement	100%		250 000 €		
Travaux courants bâtiment	100%	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Équipements d'exploitation	100%	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Matériels informatiques	100%	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Sous-total mesures trafic		336 000 €	357 000 €	566 000 €	380 000 €
Total		336 000 €	397 000 €	7 791 000 €	3 610 000 €
TOTAL GENERAL				12 134 000 €	

Le détail du scénario conservateur :

	2017	2018	2019	2020
Trafic passagers prévisionnel	340 434	345 541	350 724	355 984
Recettes	2 265 050 €	2 314 700 €	2 385 858 €	2 459 622 €
Redevances aéroportuaires	1 504 750 €	1 564 940 €	1 627 538 €	1 692 639 €
Redevances extra-aéroportuaires	531 850 €	537 169 €	542 540 €	547 966 €
Autres	228 450 €	212 592 €	215 781 €	219 017 €
Charges	1 948 050 €	1 997 056 €	2 039 624 €	2 176 500 €
Charges extérieures	972 600 €	994 479 €	1 009 396 €	1 024 537 €
Charges de personnel	791 600 €	807 432 €	823 581 €	840 052 €
Impôts et taxes	95 950 €	98 349 €	100 807 €	103 328 €
Charges financières existantes	87 900 €	83 356 €	78 311 €	73 150 €
Charges financières nouvelles	0 €	13 440 €	27 528 €	135 433 €
	Tableau Emploi / Ressources			
Ressources	700 050 €	714 644 €	8 137 235 €	3 893 122 €
CAF	364 050 €	317 644 €	346 235 €	283 122 €
Subvention CTC	0 €	28 000 €	5 057 500 €	2 261 000 €
Emprunts	336 000 €	369 000 €	2 733 500 €	1 349 000 €
Opération en capital entre services				
Emplois	476 465 €	562 011 €	7 978 063 €	3 940 163 €
Investissements	336 000 €	397 000 €	7 791 000 €	3 610 000 €
Remboursement emprunts existants	140 465 €	148 231 €	151 183 €	156 334 €
Remboursement emprunts nouveaux (Ca)	0 €	16 780 €	35 880 €	173 829 €
Solde budgétaire	223 585 €	152 633 €	159 172 €	- 47 041 €
Fonds de roulement	2 327 511 €	2 480 144 €	2 639 316 €	2 592 275 €

Le détail du scénario optimiste :

	2017	2018	2019	2020
Trafic passagers prévisionnel	340 434	350 647	361 166	372 001
Recettes	2 265 050 €	2 362 502 €	2 486 494 €	2 618 545 €
Redevances aéroportuaires	1 504 750 €	1 610 083 €	1 722 788 €	1 843 383 €
Redevances extra-aéroportuaires	531 850 €	539 828 €	547 925 €	556 144 €
Autres	228 450 €	212 592 €	215 781 €	219 017 €
Charges	1 891 550 €	1 984 408 €	2 038 873 €	2 188 189 €
Charges extérieures	916 100 €	981 831 €	1 008 646 €	1 036 226 €
Charges de personnel	791 600 €	807 432 €	823 581 €	840 052 €
Impôts et taxes	95 950 €	98 349 €	100 807 €	103 328 €
Charges financières existantes	87 900 €	83 356 €	78 311 €	73 150 €
Charges financières nouvelles	0 €	13 440 €	27 528 €	135 433 €
Tableau Emploi / Ressources				
Ressources	700 050 €	775 094 €	8 238 621 €	4 040 356 €
CAF	364 050 €	378 094 €	447 621 €	430 356 €
Subvention CTC	0 €	28 000 €	5 057 500 €	2 261 000 €
Emprunts	336 000 €	369 000 €	2 733 500 €	1 349 000 €
Opération en capital entre services				
Emplois	476 465 €	562 011 €	7 978 063 €	3 940 163 €
Investissements	336 000 €	397 000 €	7 791 000 €	3 610 000 €
Remboursement emprunts existants	140 465 €	148 231 €	151 183 €	156 334 €
Remboursement emprunts nouveaux (Ca)	0 €	16 780 €	35 880 €	173 829 €
Solde budgétaire	223 585 €	213 083 €	260 558 €	100 193 €
Fonds de roulement	2 327 511 €	2 540 594 €	2 801 152 €	2 901 345 €

Les éléments financiers suivants :

- Endettement résiduel de fin de concession : 6 531 575 €
- Montant des subventions :

Montant des subventions				
Période				
2017	2018	2019	2020	Total
- €	28 000 €	5 057 500 €	2 261 000 €	7 346 500 €

➤ En conclusion, l'instance de suivi retient les principes suivants:

- ⇒ Avis favorable sur le plan quinquennal d'investissement 2017-2020
- ⇒ La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations est confiée à la CCIT
- ⇒ Les opérations éligibles à subvention seront financées, selon la clé de répartition suivante : 70% CTC 30% CCIT
- ⇒ Pour la partie d'opération sous maîtrise d'ouvrage de la CTC : construction aéroclub /aménagement du parking aviation générale et d'affaires, et considérant que l'aménagement du bâtiment aviation générale et d'affaires a déjà été réalisé et financé par la CCIT, les études en cours et les travaux, seront financés par la CTC, dans le respect du taux maximal de 95 % de subvention (régime des aides d'Etat) de l'opération globale.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix-en-Provence, le 29 DEC 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Le directeur

à

Nos réf. : /DSAC.SE/D/GED/S
Vos réf. :
Affaire suivie par : Ivan-David Nicolas
ivan-david.nicolas@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : + 33 4 42 33 76 05 Fax : + 33 4 42 33 79 48

Monsieur le Président
Chambre de Commerce et d'Industrie
Territoriale de Bastia et de la Haute-Corse
Hôtel consulaire Rue du Nouveau Port
BP210
20293 BASTIA Cedex

Objet : Conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de l'aérodrome de Calvi

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver ci-joint la base de certification (CB) « 2017_12_22_DSAC-SE_Base de certification_LFKC » de l'aérodrome de Calvi Sainte Catherine qui vous est notifiée en application de l'IR ADR.AR.C.020. Celle-ci est issue de votre proposition référencée v 1.5 en date du 28 novembre 2017 et inclut les conditions spéciales suivantes, prescrites par décision DSAC-SE n° 000609 du 20 décembre 2017 :

- SC.N01.ADR-DSN.B.060(b)(1)(c)(1)-LFKC liée à la pente longitudinale de piste,
- SC.N02.ADR-DSN.B.160(c)(1)-B.165(a)(d)-LFKC liée à la bande de piste,
- SC.N03.ADR-DSN.J.475-J.485-M.655-LFKC liée à l'OPS du PAPI 18,
- SC.N04.ADR-DSN.J.475.J.485-LFKC liée aux surfaces OLS de l'aérodrome.

Elle inclut également le niveau de sécurité équivalent ELOS.N02.ADR-DSN.B.090(c), accepté par décision D14/2016/DSAC/ANA du 23 février 2016.

Cette base de certification a été établie à partir de la version 2 des spécifications de certification (CS) publiée le 29 janvier 2015 (Annexe à l'ED 2015/001/R CS-ADR-DSN Issue 2). J'attire votre attention sur la nécessité d'analyser l'impact des versions ultérieures des CS conformément à l'IR ADR.OR.B.050 du règlement (UE) n° 139/2014. Je vous informe que l'AESA a publié l'édition 4 des spécifications de certification (décision 2017/021/R du directeur exécutif en date du 8 décembre 2017). Je vous demande donc, dès la conversion de votre certificat, conformément à l'exigence ADR.OR.B.050 du règlement 139/2014, de procéder à l'analyse de ces spécifications et d'amorcer, le cas échéant, un processus de changement de cette base de certification vis-à-vis de cette nouvelle version.

PJ : base de certification (CB)
Décision DSAC/SE000609
Décision DSAC/SE000611
Décision DSAC/SE000612
Copie avec PJ à : DSAC/ANA/AER, Dél Corse

1 rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence Cédex 1
Tél. 04 42 33 75 11



DSAC

L'édition 4 des CS peut être consultée suivant le lien hypertexte suivant :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/certification-specifications/cs-adr-dsn-issue-4>

Par ailleurs, je vous prie de trouver ci-joint les décisions portant acceptation de déviations DSAC/SE000611 (concernant le DAAD.N01) et DSAC/SE000612 (concernant le DAAD.N02), en réponse à vos demandes sur le sujet. Ces décisions entreront en vigueur avec la délivrance du certificat.

Mes services restent à votre entière disposition pour vous fournir toute explication ou pour vous apporter tout élément complémentaire dont vous souhaiteriez disposer.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le chef du département Surveillance et Régulation
de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est



Valérie FULCRAND-VINCENT



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix en Provence, le 20 décembre 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Décision DSAC/SE 000609

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Fixant les spécifications techniques des conditions spéciales

SC.N01.ADR-DSN.B.060(b)(1)(c)(1)-LFKC
SC.N02.ADR-DSN.B.160(c)(1)-B.165(a)(c)(d)-LFKC
SC.N03.ADR-DSN.M.655-LFKC
SC.N04.ADR-DSN.J.475-J.485-LFKC

Le Directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est,

- Vu le règlement (CE) n°216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°1592/2002 et la directive 2004/36/CE et notamment son article 8 bis §2 b) iii);
- Vu le règlement (UE) n°139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil et notamment son article 6 §2 a), son annexe II et les ADR.AR.C.020 et ADR.AR.C.025;
- Vu la décision n°2016/027/R en date du 8 décembre 2016 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne modifiant les spécifications de certification et les documents d'orientation pour la conception des aéroports (CS-ADR-DSN issue 3) ;
- Vu la décision n°2014/012/R en date du 27 février 2014 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne adoptant des moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation au règlement (UE) n°139/2014 susvisé, notamment l'AMC1 ADR.AR.C.020(b)(c) ;
- Vu la décision en date du 20 juillet 2017 du directeur de la sécurité de l'aviation civile portant délégation de signature (direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est) ;
- Vu le dossier du 29 février 2016 de l'exploitant d'aéroport CCITBHC relatif à la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de Calvi Sainte-Catherine adressé à la DSAC-SE ;

Considérant, notamment au vu des éléments transmis par l'exploitant d'aéroport à l'appui de sa demande, que les propositions correspondent à des conditions spéciales, conformément à l'ADR.AR.C.025 du règlement susvisé, pour l'une ou plusieurs des conditions suivantes:

1. les spécifications de certification ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires en lien avec l'emplacement de l'aéroport,

DECIDE :

Article 1^{er}

En application de l'ADR.AR.C.025 du règlement (UE) n°139/2014, les conditions spéciales référencées dans la liste ci-dessous sont prescrites par la DSAC pour être incluses dans la base de certification de l'aéroport de Calvi Sainte Catherine notifiée par la DSAC dans le cadre du dossier susvisé.

référence de la condition spéciale	spécifications de certification du règlement (UE) n°139/2014
SC.N01.ADR-DSN.B.060(b)(1)(c)(1)-LFKC	CS.ADR.DSN.B.060(b)(1)(c)(1)
SC.N02.ADR-DSN.B.160(c)(1).B.165(a)(d)-LFKC	CS ADR-DSN.B.160(c)(1) CS ADR-DSN.B.165(a)(d)
SC.N03.ADR-DSN.J.475-M.655-LFKC	CS ADR-DSN.J.475 et M.655
SC.N04.ADR-DSN.J.475-J.485. -LFKC	CS ADR-DSN.J.475 CS ADR-DSN.J.485

Article 2.

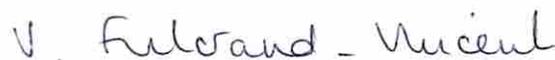
Les conditions spéciales référencées en article 1 sont prescrites sous réserve de l'application des spécifications techniques détaillées et des conditions de mise en œuvre associées aux conditions spéciales référencées et précisées en annexe de la présente décision.

Article 3.

L'exploitant notifie spécifiquement à la DSAC tout évènement de sécurité ainsi que toute évolution dans l'organisation du dispositif de navigation aérienne, aéroportuaire et d'exploitation de l'aérodrome qui peut conduire à réévaluer les conditions spéciales.

Au vu de l'expérience acquise sur d'autres aérodromes, la DSAC se réserve le droit de réévaluer les conditions de validité des SC concernées. Sur demande, l'exploitant transmettra la justification du maintien des conditions de validité des SC à la DSAC à cet effet.

Le chef du département Surveillance et Régulation
de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est



Valérie FULCRAND-VINCENT

ANNEXE A LA DECISION 000609 DSAC-SE DU 20 DECEMBRE 2017

AERODROME DE CALVI SAINTE CATHERINE

SC.N01.ADR-DSN.B.060(b)(1)(c)(1)-LFC	
<i>statut</i>	prescrite par la décision 000609 DSAC-SE du 20 décembre 2017
<i>demandeur</i>	Exploitant de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine
<i>références de la demande</i>	demande de condition spéciale via fiche SC.N01.DSN.B.060 du 1er mars 2016 complétant le dossier déposé le 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome pour la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine
Références	
<ul style="list-style-type: none"> • CS ADR-DSN.B.060 Longitudinal slopes of runways <p>[...](b) The slope computed by dividing the difference between the maximum and minimum elevation along the runway centre line by the runway length should not exceed :</p> <p>(1) 1 % where the code number is 3 or 4; and [...]</p> <p>(c) Along no portion of a runway should the longitudinal slope exceed:</p> <p>(1) 1.25 % where the code number is 4, except that for the first and last quarter of the length of the runway where the longitudinal slope should not exceed 0.8 %; [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autres références - ADR.OPS.C.010 Chaussée, autres surfaces de terrain et évacuations ; - AMC1 ADR.OPS.C.010 Pavements, other ground surfaces, and drainage – GENERAL. 	
Spécifications techniques et conditions de mise en œuvre	
<p>La condition spéciale ci-après :</p> <p>Sur l'aéroport de Calvi Sainte Catherine, la pente moyenne de la piste 18/36, de code 4D, est égale à 1,9 % avec un profil descendant de 2 % au voisinage du seuil de piste 36.</p> <p>La condition spéciale est applicable sous réserve de la mise en œuvre des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la piste 18/36 n'est pas exploitée par vents traversiers supérieurs ou égaux à 20 kt si la piste est contaminée ; - cette restriction ainsi que le plan du profil en long de la piste 18/36 sont portés à la connaissance des pilotes par la voie de l'information aéronautique ; - l'exploitant prévoit dans ses consignes de maintenance des chaussées : <ul style="list-style-type: none"> o un contrôle régulier des dégradations faites sur la chaussée portante; o un renforcement des contrôles de l'état de la piste sur les portions où la valeur de pente est élevée, en particulier en présence de contaminants. 	
Justification - Support de démonstration	
<ul style="list-style-type: none"> • Justification <p>Les dispositions de la CS ADR-DSN.B.060(b)(1) et (c)(1) ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires liées à la construction de la piste.</p> <p>La piste suit le profil du terrain naturel environnant. En raison de la proximité des reliefs, la piste 36 est exploitée avec approche classique suivie de manœuvres à vue avec des minima opérationnels élevés (plafond 2500 ft, visibilité horizontale 8000 m).</p> <p>Les atterrissages sur les pistes 18 et 36 sont interdits de nuit.</p>	

• **Support de démonstration :**

- fiche SC.N01.DSN.B.060 du 1er mars 2016 ;
- EISA 2017-001 modifiée du 30 octobre 2017 et documents joints par l'exploitant d'aérodrome ;
- Profil en long – plan topographique échelle 1/500ème ;
- AIP AD2 LFKC *Carte type A*

SC.N02.ADR-DSN.B.160(c)(1).B.165(a)(d)-LFKC				
<i>statut</i>	prescrite par la décision 000609 DSAC-SE du 20 décembre 2017			
<i>demandeur</i>	Exploitant de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine			
<i>références de la demande</i>	demande de condition spéciale via fiche SC.N.02.DSN.B.160.165 du 27 novembre 2017 complétant le dossier déposé le 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome pour la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine			
Références				
<ul style="list-style-type: none"> • CS ADR-DSN.B.160 Width of runway strip [...] (c) A strip including a non-precision approach runway should extend laterally to a distance of at least: (1) 150 m where the code number is 3 or 4; [...] • CS ADR-DSN.B.165 Objects on runway strips (a) An object situated on a runway strip which may endanger aeroplanes should be regarded as an obstacle and should, as far as practicable, be removed. [...] (d) No mobile object should be permitted on this part of the runway strip during the use of the runway for landing or take-off. • Autres références : <ul style="list-style-type: none"> - GM1 ADR-DSN.B.160 Width of runway strip; - GM1 ADR-DSN.B.165 Objects on runway strips; - CS ADR-DSN.B.175 Grading of runway strips (d); - CS ADR-DSN.Q Visual aids for denoting obstacles; - CS ADR-DSN.T.915 Siting of equipment and installations on operational areas. 				
Spécifications techniques et conditions de mise en œuvre				
<p>La condition spéciale ci-après :</p> <p>En raison des limitations topographiques liées au terrain naturel et à l'emprise aéroportuaire, la bande de la piste 18/36 de l'aéroport de Calvi Sainte Catherine est conforme à la CS ADR-DSN.B.160(c)(1) sur une superficie s'étendant à 150 m de part et d'autre de l'axe de piste, à l'exception de certaines parties qui présentent des obstacles fixes ou mobiles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - une partie des clôtures de l'emprise ; - bâtiments du pélicandrome ; - aire de trafic. <p>La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec approche suivie de manœuvre à vue, ou - avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue. <p>La condition spéciale est applicable sous réserve de la mise en œuvre des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les minima opérationnels des approches des pistes 18 et 36 ne sont pas inférieurs aux valeurs suivantes : 				
	catégorie de l'avion			
minima opérationnels	A	B	C	D
MDH (en pieds[ft])	400	500	600	700
VIS (en mètres[m])	1500	1600	2400	3600

- les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36 ;
- les obstacles pertinents sont balisés et surveillés ;
- l'exploitation de la piste est interdite par vent traversier supérieur ou égale à 20 kt, si la piste est contaminée ;
- ces informations sont portées à connaissance des pilotes par la voie de l'information aéronautique ;
- l'exploitant prévoit dans ses consignes de maintenance des chaussées :
 - o un contrôle régulier des dégradations faites sur la chaussée portante;
 - o un renforcement des contrôles de l'état de la piste sur les portions où la valeur de pente est élevée, en particulier en présence de contaminants.

Justification - Support de démonstration

- **Justification**

Les dispositions de la CS ADR-DSN.B.160(c)(1) et de la CS ADR-DSN.B.165(a)(d) ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires liées à la configuration de l'aérodrome.

L'emprise aéroportuaire est limitée au nord-est de l'aérodrome à 75 m de l'axe de piste.

Les dimensions de la partie nivelée de la bande de piste sont au moins respectées, ce qui correspond également à largeur de la bande de piste définie pour les pistes à vue.

Les limitations de minima opérationnels de manœuvre à vue sont proches des conditions d'exploitation à vue de la piste.

- **Support de démonstration :**

- fiche SC.N02.DSN.B.160.165 du 27 novembre 2017 ;
- EISA 2016-002 modifiée du 30 octobre 2017 et documents joints :
- Plan d'implantation de la bande de piste ;
- Relevés des obstacles latéraux de piste sur 150 m, 300 m et au-delà ;
- Plan de feux en seuil de piste ;
- AIP AD2 LFKC.

SC.N03.ADR-DSN.J.475-J.485-M.655-LFKC	
<i>statut</i>	prescrite par la décision 000609 DSAC-SE du 20 décembre 2017
<i>demandeur</i>	Exploitant de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine
<i>références de la demande</i>	demande de condition spéciale via fiche SC.N.03.DSN.M.655 du 9 novembre 2017 complétant le dossier déposé le 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome pour la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine.
Références	
<ul style="list-style-type: none"> • CS ADR-DSN.J.475 Non-precision approach runways <p>(a) The following obstacle limitation surfaces should be established for a non-precision approach runway:</p> <p>(1) conical surface;</p> <p>(2) inner horizontal surface;</p> <p>(3) approach surface; and</p> <p>(4) transitional surfaces.</p> <p>....(f) Existing objects above any of the surfaces required by paragraph (a) should as far as practicable be removed except when the object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment , it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.</p> • CS ADR-DSN.J.485 Runways meant for take-off <p>(a) The safety objective of the take-off climb surface slopes and dimensions is to allow safe take-off opérations by defining the limits above which new obstacles should not be permitted unless shielded by an existing immovable object. ...</p> <p>(e) Existing objects that extend above a take-off climb surface should as far as practicable be removed except when an object is shielded by an existing immovable object. or after safety assessment it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of opérations of aeroplanes.</p> • CS ADR-DSN.M.655 Obstacle protection surface for PAPI and APAPI <p>(a) Applicability: An obstacle protection surface should be established when it is intended to provide a visual approach slope indicator system. The characteristics of the obstacle protection surface, i.e. origin, divergence, length, and slope should correspond to those specified in the relevant column of Table M-2 and in Figure M-6.</p> <p>(c) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an obstacle protection surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety of operations of aeroplanes.</p> <p>(d) Where a safety assessment indicates that an existing object extending above an obstacle protection surface could adversely affect the safety of operations of aeroplanes one or more of the following measures should be taken:</p> <p>(1) suitably raise the approach slope of the system;</p> <p>(2) reduce the azimuth spread of the system so that the object is outside the confines of the beam;</p> <p>(3) displace the axis of the system and its associated obstacle protection surface by no more than 5°;</p> <p>(4) suitably displace the threshold; and</p> <p>(5) where (4) is found to be impracticable, suitably displace the system upwind of the threshold to provide an increase in threshold crossing height equal to the height of the object penetration.</p> • Autres références : <ul style="list-style-type: none"> - GM1 ADR-DSN.M.655 Obstacle protection surface for PAPI and APAPI 	

<ul style="list-style-type: none"> - CS ADR-DSN.M.645 PAPI and APAPI - CS ADR-DSN.M.650 Approach slope and elevation setting of light units - ADR.OPS.A.005 Données relatives à l'aérodrome ; ADR.OPS.A.015 Coordination entre l'exploitant d'aérodrome et les prestataires de services d'information aéronautique
<p>Spécifications techniques et conditions de mise en œuvre</p>
<p>La condition spéciale ci-après :</p> <p>Sur l'aéroport de Calvi Sainte Catherine, un obstacle massif (faîtage de hangar) est situé à 238 m du seuil de la piste 18 et à plus de 130 m de l'axe de piste côté gauche.</p> <p>Il dépasse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la surface de protection contre les obstacles (OPS) du PAPI établie pour les pistes aux instruments de 2,73 m ; - les surfaces d'approche de la piste 18 établie pour les pistes aux instruments et les surfaces de montée au décollage de la piste 36 de 5,05 m. <p>La condition spéciale est applicable sous réserve de la mise en œuvre des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le hangar est balisé avec des feux d'obstacles avec une alimentation de secours. L'exploitant établit des consignes pour surveiller l'état de fonctionnement du balisage d'obstacle du hangar quotidiennement et visuellement lors des inspections de piste puis hebdomadairement par des contrôles techniques ; - les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36 ; - ces restrictions d'exploitation et les informations sur les obstacles sont portées à connaissance des pilotes par la voie de l'information aéronautique.
<p>Justification - Support de démonstration</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Justification <p>Les dispositions de la CS ADR-DSN.M.655 ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires liées à la présence d'un obstacle irrémédiable.</p> <p>Le hangar est balisé au moyen de deux feux d'obstacle dont un est alimenté par EDF et l'autre (en cas de coupure) par des batteries de secours.</p> <p>La piste 18 est équipée d'un PAPI avec des caractéristiques de surface de protection contre les obstacles respectées pour piste à vue.</p> <p>La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement avec approche suivie de manœuvre à vue, ou avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Support de démonstration : - fiche SC.N03.DSN.M.655 du 9 novembre 2017 ; - EISA 2017-006 du 23 novembre 2017 et documents joints ; - AIP AD2 LFKC Carte type A

SC.N04.ADR-DSN. J.475-J.485-LFKC	
<i>statut</i>	prescrite par la décision 000609 DSAC-SE du 20 décembre 2017
<i>demandeur</i>	Exploitant de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine
<i>références de la demande</i>	demande de condition spéciale via fiche SC.N.04.DSN.H.405.J.475.J.485.J.490 du 9 novembre 2017 complétant le dossier déposé le 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome pour la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine
Références	
<p>- CS ADR-DSN.J.475 Non-precision approach runways</p> <p>(a) The following obstacle limitation surfaces should be established for a non-precision approach runway:</p> <p>(1) conical surface;</p> <p>(2) inner horizontal surface;</p> <p>(3) approach surface; and</p> <p>(4) transitional surfaces.</p> <p>....(f) Existing objects above any of the surfaces required by paragraph (a) should as far as practicable be removed except when the object would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of operations of aeroplanes.</p> <p>- CS ADR-DSN.J.485 Runways meant for take-off</p> <p>(a) The safety objective of the take-off climb surface slopes and dimensions is to allow safe take-off opérations by defining the limits above which new obstacles should not be permitted unless shielded by an existing immovable object. ...</p> <p>(e) Existing objects that extend above a take-off climb surface should as far as practicable be removed except when an object is shielded by an existing immovable object. or after safety assessment it is determined that the object would not adversely affect the safety or significantly affect the regularity of opérations of aeroplanes.</p> <p>- Autres références :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CS ADR-DSN.H.425 Approach surface - CS ADR-DSN.H.430 Transitional surface - CS ADR-DSN.H.435 Take off climb - CS ADR-DSN.J.465 General - CS ADR-DSN.J.470 Non-instrument runways - 	
Spécifications techniques et conditions de mise en œuvre	
<p>La condition spéciale est la suivante :</p> <p>Sur l'aéroport de Calvi Sainte Catherine,</p> <ul style="list-style-type: none"> - les surfaces d'approche de la piste 36 et la surface de montée au décollage de la piste 18 sont percées par des obstacles massifs et minces (parties de clôture non frangible, mât de camera, antenne radio, poteaux de téléphonie et notamment le relief à 4 km du seuil 36). - La surface de transition de la piste 18/36 établie pour piste aux instruments, est également percée par des obstacles : parties de clôture non frangible, voirie, obstacles mobiles, bâtiments dont la tour de contrôle. <p>La condition spéciale est applicable sous réserve de la mise en œuvre des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les minima opérationnels des approches des pistes 18 et 36 ne sont pas inférieurs aux valeurs suivantes : 	

minima opérationnels	catégorie de l'avion			
	A	B	C	D
MDH (en pieds[ft])	400	500	600	700
VIS (en mètres[m])	1500	1600	2400	3600

- les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36
- L'exploitant met en place un suivi :
 - des retours d'expérience des pilotes ;
 - des évènements de sécurité liés à une panne de balisage ou d'indisponibilité des PAPI.
- les obstacles pertinents sont balisés et surveillés ;
- l'exploitation de la piste est interdite par vent traversier supérieur ou égale à 20 kt , si la piste est contaminée;
- ces restrictions d'exploitation et les informations sur les obstacles sont portées à connaissance des pilotes par la voie de l'information aéronautique ;
- L'exploitant établit des consignes pour renforcer les mesures de glissance de la piste et l'entretien en conséquence.

Justification - Support de démonstration

• Justification

Les dispositions des CS ADR-DSN.J.475 et J.485 ne peuvent pas être respectées en raison de limitations physiques, topographiques ou similaires liées à la présence d'obstacles irrémédiables à proximité de la piste.

- les pistes 18 et 36 sont équipées d'un PAPI avec des caractéristiques de surface de protection contre les obstacles pour piste à vue conformément à la table M-2 de la CS ADR-DSN.M.655 ;
- La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement avec approche suivie de manœuvre à vue, ou avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.

Support de démonstration :

- fiche SC.N04.DSN.H.405.J.475.J.485.J.490 du 9 novembre 2017;
- EISA 2017-007 du 23 novembre 2017 et documents joints :
- Relevé OLS QFU 18 pente 2 % ;
- Relevé OLS QFU 36 pente 2 % ;
- Relevé OLS surfaces latérales de piste avec bande largeur 300 m ;
- Plan réaménagement Aviation d'affaires ;
- AIP AD2 LFKC Carte type A



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix en Provence, le 20 décembre 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Décision DSAC/SE 000611

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

portant acceptation des déviations

DAAD.N01.ADR-DSN.M655(b)-LFKC

Le Directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est,

- Vu le règlement (CE) n°216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°1592/2002 et la directive 2004/36/CE et notamment son article 8 bis §2 b) iii);
- Vu le règlement (UE) n°139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil et notamment son article 6 §2 a), son annexe II et les ADR.AR.C.020 et ADR.AR.C.025;
- Vu la décision n°2014/012/R en date du 27 février 2014 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne adoptant des moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation au règlement (UE) n°139/2014 susvisé, notamment l'AMC1 ADR.AR.C.020(b)(c) ;
- Vu la décision n°2016/027/R en date du 8 décembre 2016 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne modifiant les spécifications de certification et les documents d'orientation pour la conception des aérodromes (CS-ADR-DSN issue 3) ;
- Vu la décision en date du 20 juillet 2017 du directeur de la sécurité de l'aviation civile portant délégation de signature (direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est) ;
- Vu le dossier du 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome CCITBHC relatif à la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de Calvi Sainte-Catherine adressé à la DSAC-SE ;

Considérant, notamment sur la base des éléments cités par l'exploitant d'aérodrome dans le dossier susvisé, que :

- la déviation ne correspond pas à un motif de niveau équivalent de sécurité en vertu de ADR AR.C.020, ni à un motif de condition spéciale en vertu de l'ADR AR.C.025 de l'annexe II du règlement (UE) n°139/2014 ;
- la déviation existait avant le 6 mars 2014, date d'entrée en vigueur du règlement (UE) n°139/2014 ;
- la piste QFU 36 de l'aérodrome de Calvi Sainte Catherine est utilisée pour les catégories d'exploitation suivantes : à vue de jour, approche classique de jour, décollages avec portée visuelle de piste (RVR) supérieure ou égale à 400 m de jour et 800 m de nuit ;

- compte tenu du relief entourant l'aéroport de Calvi, Capu Miglione (482 m), Capu di a Conca (725 m) et le Capu Vespaiu (484 m) à l'ouest et au sud par la crête de la Finocchiaghia (577m) et le mont Calzolu (491 m), l'utilisation de l'aérodrome par les exploitants de transport aérien requiert des exigences particulières publiées dans l'AIP (atlas VAC et AD2 LFKC) et notamment :
 - o l'interdiction des atterrissages de nuit,
 - o la limitation des atterrissages en piste 36 aux approches classiques suivies de MVL dans les conditions suivantes : MDA/H 1700ft/1500 ft, plafond 1500 ft, visibilité horizontale 8000 m, suivi d'une branche vent arrière à 1500 ft à l'ouest de la piste,
 - o le dépôt de dossier préalable auprès de la DSAC pour tout exploitant de transport aérien utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers.
- l'exploitation du PAPI en piste 36 avec une surface de protection contre les obstacles (OPS) restreinte à une profondeur de 4 km a fait l'objet d'un renouvellement d'autorisation de la DSAC par décision D53/2016/DSAC/ANA/AER du 7 octobre 2016 ;
- en plus du relief existant à partir de 4 km du seuil décalé piste 36, la présence d'obstacles minces (mât caméra, antenne radio, poteaux de téléphonie) est avérée dans la surface de protection contre les obstacles (OPS) décalée de 3° Ouest du dispositif PAPI 36, en application des caractéristiques définies par la CS ADR-DSN.M.655, tableau M-2, piste aux instruments, chiffre code 4 ;
- l'exploitant d'aérodrome souhaite poursuivre l'analyse des retours d'expérience des pilotes vis-à-vis d'un relèvement possible de la MEHT (minimum eye height threshold) ;
- l'exploitant souhaite poursuivre l'évaluation des obstacles artificiels isolés relatifs à l'OPS PAPI 36 en vue d'aboutir à une mise en conformité partielle (limitation de hauteur du mât caméra et de l'antenne radio...) et de proposer une solution alternative quant à la présence du relief qui grève la trouée.

DECIDE :

Article 1^{er}

En application de l'article 7 du règlement (UE) n°139/2014, une déviation aux spécifications de certification CS.ADR-DSN.M.655(b) référencée **DAAD.N01.ADR-DSN.M.655(b)-LFKC**, est acceptée par la DSAC pour l'aérodrome de Calvi Sainte-Catherine dans les conditions mentionnées aux articles 2, 3 et 4.

Article 2.

La déviation est applicable à la présence d'obstacles (artificiels et naturels) qui font saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles du dispositif PAPI de la piste 36 (OPS PAPI 36), non conforme aux spécifications de la CS.ADR-DSN.M.655(b) pour une piste aux instruments sous réserve du respect des conditions suivantes :

- l'utilisation du PAPI de la piste 36 est interdite à une distance de plus de 4 km du seuil décalé de la piste 36 en raison du franchissement d'obstacles non assuré au-delà de cette distance ;
- le PAPI de la piste 36 est calé sur une pente de 3°20' avec un décalage de 3° Ouest par rapport à l'axe de piste et une MEHT de 36 ft et une surface de protection contre les obstacles pour piste à vue;
- les exigences opérationnelles requérant le dépôt de dossier préalable auprès de la DSAC pour tout exploitant de transport commercial utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers doivent prendre en compte des consignes pour l'exploitation du PAPI en piste 36 tenant compte du fait que la MEHT n'est pas adaptée à des avions dont la hauteur œil-roues est supérieure à 5 m ;

- compte tenu de la situation de la voie de circulation A devant les faisceaux du PAPI 36, la hauteur de la dérive des avions utilisant cette voie doit être limitée à 11 m ;
- qu'il soit porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique et du prestataire de services de la navigation aérienne:
 - o le calage du PAPI 36 à 3°20',
 - o que la position du PAPI 36 assure une MEHT de 36 ft,
 - o le décalage de 3° Ouest par rapport à l'axe de piste du faisceau PAPI 36,
 - o l'interdiction d'utiliser le PAPI 36 à une distance de plus de 4 km du seuil décalé de la piste 36,
 - o la restriction d'utilisation du taxiway A aux aéronefs de code B dont la hauteur de dérive est limitée à 11 m,
 - o l'interdiction des approches et atterrissages de nuit en piste 36,
- l'exploitant s'assure que les obstacles connus sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- l'exploitant d'aérodrome notifie spécifiquement à la DSAC tout évènement de sécurité ou changement en lien avec la présence des obstacles dans l'OPS PAPI 36, ainsi que toute évolution dans l'organisation du dispositif de navigation aérienne, aéroportuaire et d'exploitation de l'aérodrome.

Article 3

Cette décision est valable jusqu'à la mise en conformité de l'installation du PAPI 36 au plus tard le 31 décembre 2018 suite aux résultats de l'étude en cours relative aux obstacles dans la surface de protection du PAPI de la piste 36, en vue de définir la MEHT et les surfaces de protection contre les obstacles à retenir.

Article 4

La décision D53/2016/DSAC/ANA/AER du 7 octobre 2016 est abrogée.

Article 5

La DSAC peut modifier, suspendre ou retirer la présente décision acceptant les déviations aux spécifications de certification si les conditions mentionnées au titre de l'article 7 du règlement (UE) n°139/2014 susvisé et celles ayant prévalu à sa délivrance ne sont plus satisfaites.

Article 6

La présente décision n'est valable que si l'exploitant d'aérodrome dispose d'un certificat de sécurité d'exploitation aéroportuaire conforme aux dispositions du règlement (CE) n°216/2008 susvisé.

Le chef du département Surveillance et Régulation
de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

V. Fulcrand-Vincent

Valérie FULCRAND-VINCENT



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix en Provence, le 20 décembre 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Décision DSAC/SE 000612

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

portant acceptation des déviations

DAAD.N02.ADR-DSN.B.185(b)-C.215(a)(1)-LFKC

Le Directeur de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est,

- Vu le règlement (CE) n°216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°1592/2002 et la directive 2004/36/CE et notamment son article 8 bis §2 b) iii);
- Vu le règlement (UE) n°139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil et notamment son article 6 §2 a), son annexe II et les ADR.AR.C.020 et ADR.AR.C.025;
- Vu la décision n°2014/012/R en date du 27 février 2014 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne adoptant des moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation au règlement (UE) n°139/2014 susvisé, notamment l'AMC1 ADR.AR.C.020(b)(c) ;
- Vu la décision n°2016/027/R en date du 8 décembre 2016 du directeur exécutif de l'agence européenne de la sécurité aérienne modifiant les spécifications de certification et les documents d'orientation pour la conception des aérodromes (CS-ADR-DSN issue 3) ;
- Vu la décision en date du 20 juillet 2017 du directeur de la sécurité de l'aviation civile portant délégation de signature (direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est) ;
- Vu le dossier du 29 février 2016 de l'exploitant d'aérodrome CCITBHC relatif à la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de Calvi Sainte-Catherine adressé à la DSAC-SE ;

Considérant, notamment sur la base des éléments cités par l'exploitant d'aérodrome dans le dossier susvisé, que :

- la déviation ne correspond pas à un motif de niveau équivalent de sécurité en vertu de l'ADR AR.C.020, ni à un motif de condition spéciale en vertu de l'ADR AR.C.025 de l'annexe II du règlement (UE) n°139/2014 ;
- la déviation existait avant le 6 mars 2014, date d'entrée en vigueur du règlement (UE) n°139/2014 ;
- la présence d'obstacles rocheux de 400 m de longueur situé à l'ouest du début de la piste 18 à environ 75 m de l'axe de piste ne permet pas de respecter les dispositions liées à la bande de piste (aux instruments) et à la réalisation de la RESA d'avant seuil 18 ;

- l'exploitant souhaite éradiquer cet obstacle et procéder au nivellement de la bande en vue d'aboutir à une mise en conformité partielle de la bande (aux instruments) et totale en ce qui concerne l'aménagement d'une RESA à 60 m de l'extrémité de piste 18 ; compte tenu du relief entourant l'aéroport de Calvi, Capu Miglione (482 m), Capu di a Conca (725 m) et le Capu Vespaiu (484 m) à l'ouest et au sud par la crête de la Finocchiaghia (577m) et le mont Calzolu (491 m), l'utilisation de l'aérodrome par les exploitants de transport aérien requiert des exigences particulières publiées dans l'AIP (atlas VAC et AD2 LFKC) et notamment :
 - o l'interdiction des atterrissages de nuit,
 - o la limitation des atterrissages en piste 36 aux approches classiques suivies de MVL dans les conditions suivantes : MDA/H 1700ft/1500 ft, plafond 1500 ft, visibilité horizontale 8000 m, suivi d'une branche vent arrière à 1500 ft à l'ouest de la piste,
 - o l'interdiction des décollages avec portée visuelle de piste (RVR) inférieure à 400 m de jour et 800 m de nuit en Piste 18 et 36,
 - o le dépôt de dossier préalable auprès de la DSAC pour tout exploitant de transport aérien utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers.

DECIDE :

Article 1^{er}

En application de l'article 7 du règlement (UE) n°139/2014, les déviations aux spécifications de certification, CS.ADR-DSN.B.185(b) et C.215(a)(1), référencées **DAAD.N02.ADR-DSN.B.185(b)-C.215(a)(1)-LFKC**, sont acceptées par la DSAC pour l'aérodrome Calvi Sainte Catherine dans les conditions mentionnées aux articles 2 et 3.

Article 2.

La déviation est la suivante :

- la pente transversale de la bande de piste à plus de 75 m de l'axe de la piste est supérieure aux 5 % maximum spécifiés dans la CS.ADR-DSN.B.185(b), en raison de la présence d'obstacles rocheux, situés à environ 75 m de l'axe de piste, sur 400 m près du seuil 18 ;
- présence d'obstacles rocheux, situés à environ 75 m du seuil de piste 18 dans la surface d'aménagement d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), distance inférieure aux dimensions minimales (90 m x 90 m), spécifiées par CS.ADR-DSN.C.215(a)(1), à l'aérodrome de Calvi Sainte Catherine.

Elle est applicable sous réserve du respect des conditions suivantes :

- qu'il soit porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique et du prestataire de services de navigation aérienne :
 - o les caractéristiques de l'aire de sécurité d'extrémité de piste avant le seuil 18;
 - o une limitation d'exploitation de la piste par vent traversier de 20 kt si la piste est contaminée ;
 - o que la piste 36 n'est pas exploitée avec une composante de vent arrière supérieure à 10 kt ;
 - o la présence possible de turbulence en courte finale piste 18 due à la présence de l'obstacle rocheux (signalé sur les cartes).
- l'obstacle rocheux fait l'objet d'un balisage diurne et nocturne. Ce balisage donne lieu à une surveillance régulière par l'exploitant d'aérodrome et à une mise en œuvre immédiate d'actions correctives, en coordination avec le prestataire de services de la navigation aérienne, en cas d'incident de fonctionnement ;
- en cas de conditions météorologiques pouvant augmenter la glissance de la piste, l'exploitant met en place des consignes pour renforcer l'évaluation de l'état de glissance de la piste 18/36 par des inspections supplémentaires de la piste ;

- l'exploitant d'aérodrome notifie spécifiquement à la DSAC tout évènement de sécurité ou changement lié aux caractéristiques de la bande de piste et de l'aire de sécurité située à l'avant seuil de la piste 18.

Article 3

Cette décision est valable jusqu'à la mise en conformité de obstacles rocheux aux dispositions des CS ADR-DSN.B.185 et C.215, notamment pour l'aménagement de la RESA piste 18, qui sera effectuée au plus tard le 31 décembre 2020.

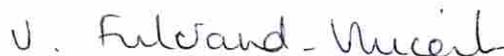
Article 4

La DSAC peut modifier, suspendre ou retirer la présente décision acceptant les déviations aux spécifications de certification si les conditions mentionnées au titre de l'article 7 du règlement (UE) n°139/2014 susvisé et celles ayant prévalu à sa délivrance ne sont plus satisfaites.

Article 5

La présente décision n'est valable que si l'exploitant d'aérodrome dispose d'un certificat de sécurité d'exploitation aéroportuaire conforme aux dispositions du règlement (CE) n°216/2008 susvisé.

Le chef du département Surveillance et Régulation
de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Es



Valérie FULCRAND-VINCENT



DELEGATION DSAC - SE EN CORSE - ARRIVEE									
GESTION	DEL	A	C	SEC	A	C	SUR	A	C
	ADDAG	A	C	SUP	A	C	MED	A	C
SUIVI	OUI			NON					
DATE	09 JAN. 2018								
REF GED									

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix-en-Provence, le 29 DEC. 2017

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est

Monsieur le Président
Chambre de Commerce et d'Industrie
Territoriale de Bastia et de la Haute-Corse
Hôtel consulaire Rue du Nouveau Port
BP210
20293 BASTIA Cedex

Nos réf. : **54627** /DSAC.SE/ANA-17-168
Vos réf. :
Affaire suivie par : Ivan-David Nicolas
ivan-david.nicolas@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : + 33 4 42 33 76 05 Fax : + 33 4 42 33 79 48

Objet : délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire en application du règlement n°139/2014

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, par la présente, le certificat de sécurité aéroportuaire pour l'exploitation de l'aérodrome de Calvi Sainte Catherine, délivré à l'issue de l'instruction du dossier de conversion du certificat français que vous m'avez adressé par lettre en date du 29 février 2016.

Ce certificat est délivré conformément aux dispositions du règlement (UE) n°139/2014 et sans limitation de durée. Il vous incombe de veiller au maintien des conditions ayant prévalu à sa délivrance et en particulier celles mentionnées dans son annexe.

La délivrance de ce certificat constitue une étape importante dans la mise en œuvre du règlement européen. Des actions de surveillance visant à vérifier le fonctionnement des méthodes et procédures mises en œuvre dans le cadre de la conversion du certificat, notamment sous la forme d'un audit ciblé portant en particulier sur la surveillance de la conformité, pourront être programmées dans les dix-huit mois et permettront d'adapter le cycle de surveillance au fonctionnement constaté.

Par ailleurs, j'approuve la procédure relative au traitement des changements référencée « PCDR-002/SGS/DCA-CLY » version v2.2 du 31 août 2017 en application de l'ADR.AR.C.035(h) du règlement (UE) n°139/2014. Je resterai toutefois particulièrement attentif à sa mise en œuvre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur de l'Aviation civile Sud-Est

Yves TATIBOUET

PJ : Certificat CSA F DSAC/SE 005-2017

Copie avec PJ : DSAC/ANA/AER
Dél Corse

1 rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence Cédex 1
Tél. 04 42 33 75 11





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

CERTIFICAT DE SECURITE AEROPORTUAIRE

N° CSA F DSAC/SE 005-2017

La direction de la sécurité de l'aviation civile certifie par la présente que la société :

**Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale
de Bastia et de la Haute-Corse**

Hôtel Consulaire - Nouveau Port

20293 Bastia Cedex

est autorisée à exploiter l'aérodrome

Calvi Sainte Catherine

conformément aux dispositions du règlement (CE) n°216/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et ses règles d'application, ainsi qu'à sa base de certification, à l'annexe au présent certificat et au manuel d'aérodrome dans sa version précisée en annexe.

Le présent certificat est valable jusqu'à son retrait ou sa restitution.

Aix-en-Provence le **29 DEC. 2017**

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est

Yves TATIBOUET



ANNEXE AU CERTIFICAT DE SECURITE AEROPORTUAIRE

N° CSA F DSAC/SE 005-

délivré à la CCI de Bastia et de la Haute-Corse en vue de l'exploitation
de l'aérodrome de

Calvi Sainte Catherine – LFKC

CARACTERISTIQUES ESSENTIELLES DE L'AERODROME ET DE SON EXPLOITATION

A- DOCUMENTS DE REFERENCE

- Manuel d'aérodrome :
 - version 3.1 du 5 avril 2017
- Base de certification notifiée :
 - Lettre DSAC-SE/DSR/ANA-17-167 du 27 décembre 2017
- Décision d'approbation de la procédure relative aux changements :
 - Lettre DSAC-SE/DSR/ANA-17-168 du 27 décembre 2017
- Décision d'approbation des procédures d'exploitation par faible visibilité :
 - Sans objet

B- CODE DE REFERENCE DE L'AERODROME

- 4 D



C- CATEGORIES AUTORISEES D'EXPLOITATION DES PISTES

PISTE 18/36

QFU 18

Distances déclarées :

TODA : 2 310 m – TORA : 2 310 m – LDA : 2 310 m – ASDA : 2 310 m précisées dans le manuel d'aérodrome.

Cette piste correspond aux définitions suivantes :

- *Piste utilisée en conditions de vol à vue de jour ;*
- *Piste avec approche classique de jour ;*
- *Piste avec décollages par RVR supérieure ou égale à 400 m de jour et 800 m de nuit.*

QFU 36

Distances déclarées :

TODA : 2 310 m – TORA : 2 310 m – LDA : 2 110 m – ASDA : 2 310 m précisées dans le manuel d'aérodrome.

Cette piste correspond aux définitions suivantes :

- *Piste utilisée en conditions de vol à vue de jour ;*
- *Piste avec approche classique de jour ;*
- *Piste avec décollages par RVR supérieure ou égale à 400 m de jour et 800 m de nuit.*

D- CATEGORIE SSLIA

Niveau 5.



E- EXIGENCES OR ET OPS COUVERTES PAR LE CERTIFICAT

Référence manuel d'aérodrome : version 3.1 du 5 avril 2017

	En partie*	Non*
Champ d'application (ADR.OR.A.005)	X	
Autorité compétente (ADR.OR.A.010)	X	
Moyens de conformité (ADR.OR.A.015)	X	
Obligations de certification des aérodromes et des exploitants d'aérodrome (ADR.OR.B.005)	X	
Demande de certificat (ADR.OR.B.015)	X	
Démonstration de conformité (ADR.OR.B.025)	X	
Termes du certificat et privilèges du titulaire du certificat (ADR.OR.B.030)	X	
ADR.OR.B.035 Maintien de la validité d'un certificat	X	
Maintien de la validité d'une déclaration d'un prestataire de services de gestion d'aire de trafic (ADR.OR.B.037)		X
Changements (ADR.OR.B.040)	X	
Maintien de la conformité avec les spécifications de certification délivrées par l'Agence (ADR.OR.B.050)	X	
Déclaration de prestataires de services de gestion d'aire de trafic (ADR.OR.B.060)		X
Fin de l'exploitation (ADR.OR.B.065)	X	
Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome (ADR.OR.C.005)	X	
Accès (ADR.OR.C.015)	X	
Constats et actions correctives (ADR.OR.C.020)	X	
Réaction immédiate à un problème de sécurité – respect des consignes de sécurité applicables (ADR.OR.C.025)	X	
Compte rendu d'évènements (ADR.OR.C.030)	X	
Prévention des incendies (ADR.OR.C.040)	X	
Consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments (ADR.OR.C.045)	X	
Système de gestion (ADR.OR.D.005)	X	
Gestion des données et des informations aéronautiques (ADR.OR.D.007)	X	
Activités sous-traitées (ADR.OR.D.010)	X	
Exigences en termes de personnel (ADR.OR.D.015)	X	
Formation et contrôle d'aptitude (ADR.OR.D.017)	X	
Exigences en termes d'installations (ADR.OR.D.020)	X	
Coordination avec d'autres organisations (ADR.OR.D.025)	X	
Programmes de sécurité (ADR.OR.D.027)	X	
Système de notification des problèmes de sécurité (ADR.OR.D.030)	X	
Archivage (ADR.OR.D.035)	X	
ADR.OR.E.005 Manuel de l'aérodrome	X	
ADR.OR.E.010 Exigences relatives à la documentation	X	
Données relatives à l'aérodrome (ADR OPS.A)	X	



	En partie*	Non*
Fourniture de services opérationnels d'aérodrome (ADR OPS.B.001)	X	
Plan d'urgence de l'aérodrome (ADR OPS.B.005)	X	
Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (ADR OPS.B.010)	X	
Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées (ADR OPS.B.015)	X	
Réduction des dangers liés aux impacts d'animaux (ADR OPS.B.020)	X	
Exploitation de véhicules (ADR OPS.B.025)	X	
Systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (ADR OPS.B.030)	X	
Exploitation dans des conditions hivernales (ADR OPS.B.035)	X	
Exploitation de nuit (ADR OPS.B.040)	X	
Exploitation par faible visibilité (ADR OPS.B.045)	X	
Exploitation dans de mauvaises conditions météorologiques (ADR OPS.B.050)	X	
Qualité des carburants (ADR OPS.B.055)	X	
Aides visuelles et dispositifs électriques de l'aérodrome (ADR OPS.B.065)	X	
Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome (ADR OPS.B.070)	X	
Protection des aérodromes (ADR OPS.B.075)	X	
Marquages et balisages des véhicules et autres objets mobiles (ADR OPS.B.080)	X	
Utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé (ADR OPS.B.090)	X	
Entretien de l'aérodrome (ADR OPS.C)	X	

* le tableau ci-dessus référence les règles d'application (IR) dont la mise en œuvre relève partiellement ou nullement de l'exploitant d'aérodrome. La mise en œuvre des IR (OR et OPS) non référencées dans ce tableau sont réputées relever de l'entière compétence de l'exploitant. Le manuel d'aérodrome précise le périmètre exact de l'application des IR et indique le(s) tiers concerné(s).

F-DEVIATIONS PAR RAPPORT AUX SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION

CS concernée	Référence de la décision	Validité de l'autorisation	Détail de la déviation
DSN.M.655	DAAD.N01.ADR-DSN.M655(b)-LFKC Décision n° DSAC/SE 000611 du 20/12/2017	Cette décision est valable jusqu'à la mise en conformité de l'installation du PAPI 36 au plus tard au 31 décembre 2018	La déviation est applicable à la présence d'obstacles (artificiels et naturels) qui font saillie au-dessus de la surface de protection contre les obstacles du dispositif PAPI de la piste 36 (OPS PAPI 36), non conforme aux spécifications de la CS.ADR-DSN.M.655(b) pour une piste aux instruments.
DSN.B.185 DSN.C.215	DAAD.N02.ADR-DSN.B.185(b)C.215(a)(1)-LFKC Décision n° DSAC/SE 000612 du 20/12/2017	Cette décision est valable jusqu'à la mise en conformité des obstacles rocheux aux dispositions des CS ADR-DSN.B.185 et C.215 notamment pour l'aménagement de la RESA piste 18 au plus tard au 31 décembre 2020	La déviation est la suivante : <ul style="list-style-type: none"> - la pente transversale de la bande de piste à plus de 75 m de l'axe de la piste est supérieure aux 5 % maximum spécifiés dans la CS.ADR-DSN.B.185(b), en raison de la présence d'obstacles rocheux, situés à environ 75 m de l'axe de piste, sur 400 m près du seuil 18, - l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) a des dimensions inférieures à celles (90 m x 90 m) spécifiées par CS.ADR-DSN.C.215(a)(1) du fait de la présence d'obstacles rocheux, situés à environ 75 m du seuil de piste 18.



G-CONDITIONS OU LIMITATIONS PARTICULIERES ASSOCIEES AU CERTIFICAT

CONDITION PARTICULIERE 1

Raison de la condition particulière

SC.N01.ADR-DSN.B.060(b)(1)(c)(1)-LFKC

La pente moyenne de la piste 18/36, de code 4D, est égale à 1.9 % avec un profil descendant de 2 % au voisinage du seuil de piste 36 car la piste suit le profil du terrain naturel environnant.

Description de la condition particulière

En raison de la proximité des reliefs, la piste 36 est exploitée avec approche classique suivie de manœuvres à vue avec des minima opérationnels élevés (plafond 2500 ft, visibilité horizontale 8000 m).

Les atterrissages sur les pistes 18 et 36 sont interdits de nuit.

La piste 18/36 n'est pas exploitée par vents traversiers supérieurs ou égaux à 20 kt si la piste est contaminée.

L'exploitant prévoit dans ses consignes de maintenance des chaussées un contrôle régulier des dégradations faites sur la chaussée portante et un renforcement des contrôles de l'état de la piste sur les portions où la valeur de pente est élevée, en particulier en présence de contaminants.

CONDITION PARTICULIERE 2

Raison de la condition particulière

SC.N02.ADR-DSN.B.160(c)(1)-B.165(a)(d)-LFKC

En raison des limitations topographiques liées au terrain naturel et à l'emprise aéroportuaire, la bande de la piste 18/36 est conforme à la CS ADR-DSN.B.160(c)(1) sur une superficie s'étendant à 150 m de part et d'autre de l'axe de piste, à l'exception de certaines parties qui présentent des obstacles fixes ou mobiles :

- une partie des clôtures de l'emprise ;
- bâtiments du pélicandrome ;
- aire de trafic.

Description de la condition particulière

La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement :

- avec approche suivie de manœuvre à vue, ou
- avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.

Les limitations de minima opérationnels de manœuvre à vue sont proches des conditions d'exploitation à vue de la piste, les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36.

Les obstacles pertinents sont balisés et surveillés.

L'exploitation de la piste est interdite par vent traversier supérieur ou égale à 20 kt, si la piste est contaminée.

L'exploitant prévoit dans ses consignes de maintenance des chaussées un contrôle régulier des dégradations faites sur la chaussée portante et un renforcement des contrôles de l'état de la piste sur les portions où la valeur de pente est élevée, en particulier en présence de contaminants.

CONDITION PARTICULIERE 3

Raison de la condition particulière

SC.N03.ADR-DSN.J.475-J.485-M.655-LFKC

Un obstacle massif (faîtage de hangar) est situé à 238 m du seuil de la piste 18 et à plus de 130 m de l'axe de piste côté gauche.

Il dépasse la surface de protection contre les obstacles (OPS) du PAPI établie pour les pistes aux instruments de 2,73 m et les surfaces d'approche de la piste 18 établie pour les pistes aux instruments et les surfaces de montée au décollage de la piste 36 de 5,05m.



Description de la condition particulière

Le hangar est balisé avec des feux d'obstacles avec une alimentation de secours. L'exploitant établit des consignes pour surveiller l'état de fonctionnement du balisage d'obstacle du hangar quotidiennement et visuellement lors des inspections de piste puis hebdomadairement par des contrôles techniques.

Les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36.

La piste 18 est équipée d'un PAPI avec des caractéristiques de surface de protection contre les obstacles respectées pour piste à vue.

La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement avec approche suivie de manœuvre à vue, ou avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.

CONDITION PARTICULIERE 4

Raison de la condition particulière

SC.N04.ADR-DSN.J.475.J.485-LFKC

Les surfaces d'approche de la piste 36 et la surface de montée au décollage de la piste 18 sont percées par des obstacles massifs et minces (parties de clôture non frangible, mât de camera, antenne radio, poteaux de téléphonie et notamment le relief à 4 km du seuil 36).

La surface de transition de la piste 18/36 établie pour piste aux instruments, est également percée par des obstacles : parties de clôture non frangible, voirie, obstacles mobiles, bâtiments dont la tour de contrôle.

Description de la condition particulière

Les pistes 18 et 36 sont équipées d'un PAPI avec des caractéristiques de surface de protection contre les obstacles pour piste à vue conformément à la table M-2 de la CS ADR-DSN.M.655.

La piste 18/36 est actuellement utilisée en conditions de vol aux instruments pour les approches classiques uniquement avec approche suivie de manœuvre à vue, ou avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une MDA supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une RVR requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.

Les atterrissages de nuit sont interdits sur les pistes 18 et 36.

L'exploitant met en place un suivi : des retours d'expérience des pilotes et des événements de sécurité liés à une panne de balisage ou d'indisponibilité des PAPI.

Les obstacles pertinents sont balisés et surveillés.

L'exploitation de la piste est interdite par vent traversier supérieur ou égale à 20 kt, si la piste est contaminée.

L'exploitant établit des consignes pour renforcer les mesures de glissance de la piste et l'entretien en conséquence.

Aix en Provence le 29 DEC. 2017

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est

Yves TATIBOUET